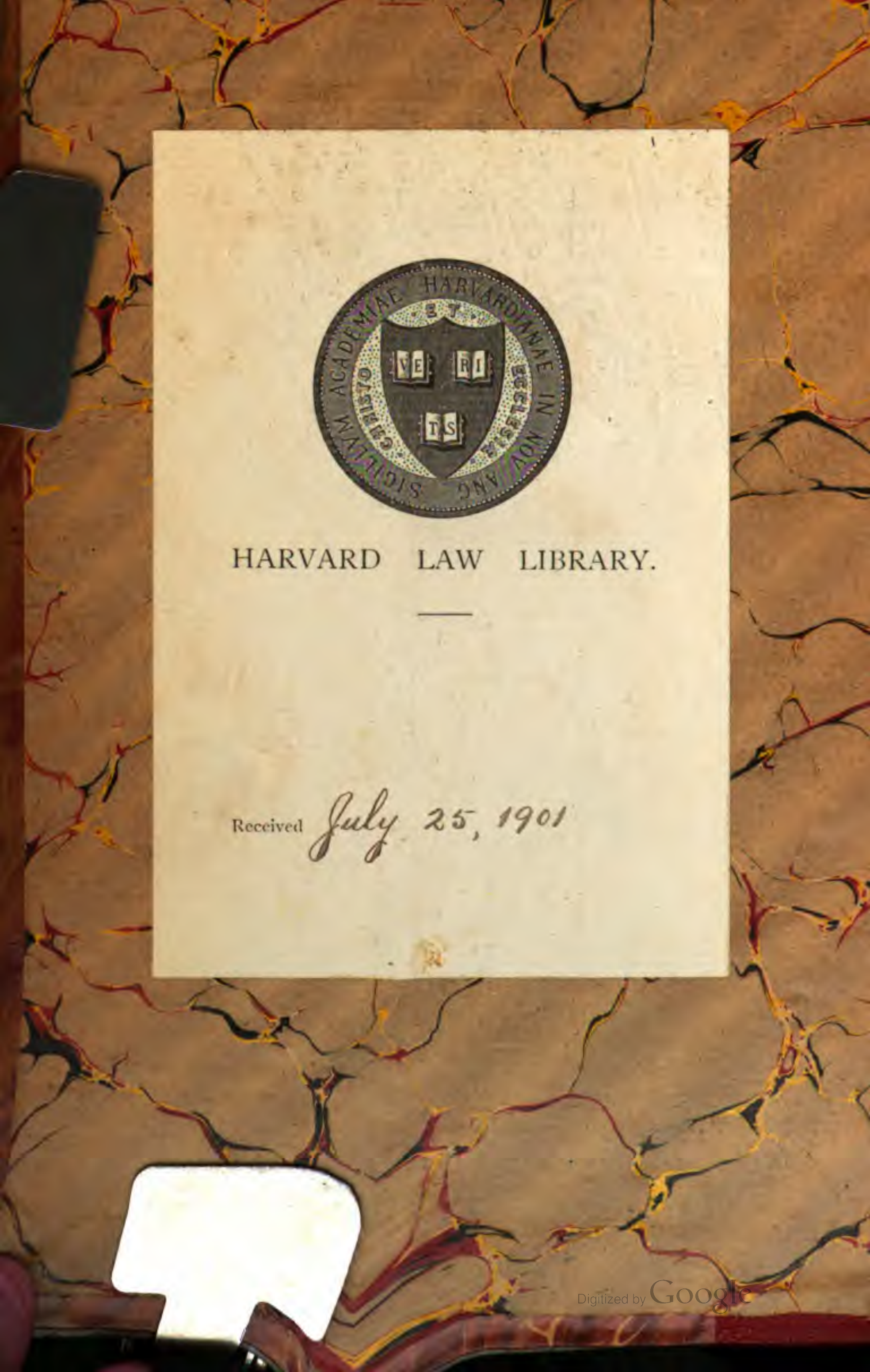

3 2044 103 228 144
Digitized by Google


SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS



Franep

DU TRANSPORT

PAR EAU ET PAR TERRE.

DU TRANSPORT

PAR EAU ET PAR TERRE.

Nota. Nous expliquons, p. xiv les motifs qui nous ont engagé à publier, sous une nouvelle forme et avec de nombreuses augmentations, notamment par l'état de la jurisprudence en 1859, une partie de notre ouvrage sur les *Droits et Obligations des divers Commissionnaires.*

Paris. — Imprimerie de Ch. Schiller fils, rue du Faub.-Montmartre, 10.

DU

TRANSPORT

PAR EAU ET PAR TERRE.

NAVIGATION MARITIME ET INTÉRIEURE; COMMISSIONNAIRES; MESSAGERIES.

CHEMINS DE FER,

TÉLÉGRAPHIE, POSTES, VOITURES, ETC.

SUIVI D'UNE TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES ET DE JURISPRUDENCE.

PAR

M. LOUIS POUGET,

AVOCAT,

Membre correspondant de l'Institut des *Actuaries* de Londres,
Auteur du *Dictionnaire et du journal des Assurances;*
Des *Droits et Obligations des divers Commissionnaires;* des *Principes de Droit maritime,* etc.

TOME PREMIER.

PARIS,

AUGUSTE DURAND,
LIBRAIRE-ÉDITEUR,
7, rue des Grès,

NAPOLÉON CHAIX,
LIBRAIRE,
20, rue Bergère.

1859.



Rec. July 25, 1901

TABLE DES PRINCIPALES ABREVIATIONS.

Arr.	Arrêt ou arrêté.
Art.	Article.
B. A., 12-28.	Édition belge, recueil alphabétique, ou jurisprudence du dix-neuvième siècle (Jurisprudence générale de M. Dalloz, contrefaite), t. XII, page 28.
Boul.	Boulay-Paty.
C ou C. c., ou C. civ.	Code civil.
C. com. ou comm.	Code de commerce.
C. d'instr. cr.	Code d'instruction criminelle.
C. pén.	Code pénal.
C. de proc.	Code de procédure civile.
Civ. c.	Arrêt de la chambre civile de la Cour de cassation, qui casse.
Civ. r.	Arrêt de la chambre civile de la Cour de cassation, qui rejette.
Cr. c.	Arrêt de la chambre criminelle de la Cour de cassation, qui casse.
Cr. r.	— qui rejette.
D. A., 2-240, n. 3.	Dalloz, Recueil alphabétique ou Jurisprudence générale, tome II, page 240, note ou n° 3.
D. P., 10-1-50.	Dalloz, Recueil périodique, tome X, 1re partie, page 50.
Dal., (n° 520).	Dalloz, Jurisprudence générale, nouvelle édition, *verbo* droit maritime, n° 520.
Del. et Lep., 2-96.	Delamarre et Lepoitvin, tome II, n° 96.
Emer. ou Emerig.	Emerigon.
Fav., Rép., v°, etc.	Favard, Répertoire, *verbo*, etc.
Goujet et Merger.	Dictionnaire de droit commercial de Goujet et Merger, *verbo* commissionnaires.

Guerr and, 1857, 1-9.	Guerrand, Jurisprudence commerciale et maritime du Havre, année 1857, 1re partie, page 9 (1).
J.M., 57, 2-45.	*Journal de Marseille*, 1857, 2e partie, p. 45. Il en est de même pour les autres recueils quand le premier chiffre n'est pas la tomaison, mais nous avons indiqué aussi de la même manière la tomaison.
Laget de Podio, 1-25.	Laget de Podio, tome I, page 25 (2).
Lehir, 1850, 329.	Lehir, Annales de la science et du droit commercial, année 1850, page 329.
L. IV.	Livre IV.
L. c. ou *loc. cit.*	*Loco citato.*
Merl., Rép., quest. ou q. d.	Merlin, Répertoire ou questions de droit.
Or., ordonn.	Ordonnance.
P., 15-243.	Journal du palais, tome XV, page 243.
Pardesssus, 1-8.	Pardessus, Droit commercial, tome I, page 8.
Req.	Arrêt de la chambre des requêtes.
S., 17-1-430.	Recueil général des arrêts, lois et décisions diverses, par Sirey, tome XVII, 1re partie, page 430.
Toul. ou Toull.	Toullier.
Trib. Mars. t. 1-2-25.	Tribunal de commerce de Marseille, Journal de MM. Clariond, Aicard et Segond, t. I, 2e partie, page 25.
V. g.	*Verbi gratiâ.*

(1) M. Guerrand a deux parties dans son journal : l'une consacrée aux décisions du Havre, l'autre se rattachant aux décisions de divers tribunaux. Si l'une de ces deux parties n'est pas indiquée, la page doit être examinée dans les deux parties. Il en est de même pour le *Journal de Marseille*.

(2) Généralement les numéros 1, 2, après le nom des auteurs, veulent dire tome I, tome II ; mais quelquefois nous avons indiqué sous la même forme pour d'autres auteurs la page ou le numéro ; on doit alors chercher ou la page ou le numéro.

NOTA. — Nous nous sommes servi, dans cet ouvrage, du mot *renflouer* pour dire le relèvement du navire, parce que la majorité des auteurs et les tribunaux emploient ce mot. Toutefois, le vrai mot est *raflouer* ainsi qu'on le voit dans les Dictionnaires de Marine et de l'Académie.

Les auteurs, les jugements et arrêts, certains assureurs écrivent *baratterie*, quand les Dictionnaires de Marine indiquent généralement *baraterie*.

AVANT-PROPOS.

Nous ne dirons pas ici l'histoire du commerce pour établir qu'elle se lie essentiellement au transport.

Nous avons exposé et démontré cette thèse dans notre ouvrage sur *les principes de droit maritime*.

Mais, ce que nous voulons encore constater, c'est que notre siècle assiste constamment aux efforts continuels de la science pour rendre les communications plus rapides (1).

L'homme a besoin de porter sa pensée et son action en tous lieux. Il sait qu'il ne peut *jeter l'ancre dans le fleuve de la vie*, comme l'a écrit Bernardin de Saint-Pierre, mais il veut voir, il veut savoir, il veut doubler son existence.

C'est à ce besoin de l'époque, qui pousse tous les peuples vers l'unité, qui ouvre à la civilisation

(1) Le percement de l'isthme de Suez est aujourd'hui considéré comme un projet qui doit nécessairement être réalisé.

les portes même de la Chine (1), que sont dues les créations qui étonnent les temps modernes.

On peut dire de l'homme ce que Virgile disait d'un peuple ancien : *et possunt quia posse videntur* (2). Le continent et le nouveau monde ne sont plus séparés, en effet, que par quelques heures, grâce au télégraphe transatlantique, qui peut bien subir des échecs, mais qui triomphera bientôt de tous les obstacles (3).

---

(1) Kouang-Thi disait, il y a deux mille ans : « L'argent qui entre par le commerce n'enrichit un royaume qu'autant qu'il y entre par l'échange. Il n'y a de commerce longtemps avantageux que celui des échanges nécessaires ou utiles ; le commerce des objets de faste, de délicatesse ou de curiosité, soit qu'il se fasse par échange ou par achat, suppose le luxe. Or le luxe, qui est l'abondance du superflu chez certains citoyens, suppose le manque du nécessaire chez beaucoup d'autres. Plus les riches mettent de chevaux à leurs chars, plus il y a de gens qui vont à pied ; plus leurs maisons sont vastes et magnifiques, plus celles des pauvres sont petites et misérables ; plus leur table est couverte de mets, plus il y a de gens qui sont réduits uniquement à leur riz. Ce que les hommes en société peuvent faire de mieux à force d'industrie et de travail, d'économie et de sagesse, dans un royaume bien peuplé, c'est d'avoir tout le nécessaire et de procurer le commode à quelques-uns. »

(2) *Énéide*, liv. 5.

(3) Les conséquences politiques et économiques du câble transatlantique, disait récemment un publiciste dans le journal *la Presse*, de septembre 1858, sous ce mot, *le câble transatlantique*, sont immenses. Tout le monde les voit ou les pressent : promptitude et précision des informations commerciales, rapports plus faciles et plus nombreux, suppression de toutes les chances d'erreur ou de malentendu qu'engendrent le temps et la distance ; liens nouveaux garantissant le maintien, entre les nations, de l'inestimable bienfait de la paix : telles sont les conséquences immédiates qui vont se manifester, et qui, par une suite naturelle, vont réagir sur l'ensemble des relations politiques, et poser au droit public de nouveaux problèmes.

C'est sous l'influence de ces idées progressives que le commerce grandit tous les jours, qu'il a fait des progrès autrement significatifs que chez les peuples de l'antiquité et même modernes.

Sous un autre rapport, les nations, en se livrant aux transactions les plus actives, préludent ainsi, dans un temps qui n'est pas éloigné, au *libre-échange*. Que de controverses ce mot fait surgir!! Est-il cependant la signification du progrès, ou, au contraire, doit-il l'enrayer? Pour notre part, nous croyons que le *libre-échange* est l'émancipation complète des nations, la destinée nécessaire des peuples et la propagation la plus rapide de la civilisation (1).

S'il est donc une matière qui soit digne de l'attention de l'économiste, c'est certainement celle du transport des choses et des personnes, puisque celui-ci est l'auxiliaire le plus puissant de la fortune publique.

Chaque contrée a, en effet, son caractère spécial, ses avantages de production. Pour doter un pays des richesses que produit un autre, il

---

(1) Le progrès s'accomplissant de nos jours sous toutes les formes, a eu des ennemis, mais il a eu aussi ses justes admirateurs.

Ainsi, dans la séance de clôture de l'exposition de Dijon, et quoique dans un autre ordre d'idées, un général disait avec raison : « Il s'est trouvé cependant, Messieurs, des esprits chagrins et injustes qui n'ont voulu voir dans ces fêtes qu'une glorification de la matière, qu'un culte rendu aux passions égoïstes et avides d'une société absorbée dans la poursuite de la richesse, dominée par la soif du bien-être, et livrée aux appétits sensuels . . . . »

faut évidemment avoir recours au transport, seul moyen possible d'opérer cette transformation. De là cette tendance, si active de nos jours, vers tout ce qui peut seconder le mouvement de la navigation ou l'extension des voies ferrées (1). Mais cet état de choses influe aussi sur tous les contrats qui dépendent directement ou indirectement du transport. Aussi, que de questions nouvelles soulevées

---

« Certes, je m'incline devant l'homme sublime qui, dans ses conceptions hardies, s'élevant au-dessus de sa condition terrestre, démêle d'un coup d'œil, les grandes lois de l'univers, recule les limites de la science et ouvre au génie humain de nouveaux horizons.

« Mais je n'ai pas une moindre estime pour celui qui, non content de rechercher la vérité dans les domaines de l'abstraction, la poursuit et sait l'atteindre sur le terrain de la réalité; qui, dans sa lutte opiniâtre avec la nature, lui arrache ses secrets, la dompte et l'asservit; et qui, traçant un sillon dans le champ de l'étude jusque-là stérile, l'ensemence et le fertilise pour le bonheur de l'humanité.

« Eh bien! Messieurs, ce produit de la nature fécondée par l'intelligence, ce fruit de la science, c'est l'industrie.

« De même, bien que l'essence de l'art soit le culte idéal de la beauté pure; bien qu'il ait sa vie propre dans la conception, innée à l'esprit humain, de cet immuable type de perfection, d'ordre, d'harmonie et de convenance qui est la loi de la nature et l'aspiration de notre intelligence, il n'en est pas moins vrai que, pour se produire, l'art, cette âme immortelle, doit quitter les régions célestes qu'il habite, descendre sur la terre et y prendre un corps visible, palpable, sensible; il faut, si j'ose ainsi parler, que le Verbe se fasse chair; et cette incarnation de l'art, c'est encore l'industrie. »

(1) Depuis le jour où Garay appliqua la vapeur à la navigation, 1543 (*Histoire des quatre voyages de Colomb*, par Navarette), la science, pour aider notamment les progrès de la navigation, fait tous les jours de nouveaux progrès. Ainsi on se prémunit contre les abordages, on invente de nouveaux moyens de sauvetage.

On sait aussi qu'une enquête récente sur les chemins de fer promet de réaliser les plus grands progrès sous tous les points de vue.

par l'existence des chemins de fer ou même es entreprises nouvelles de navigation!

On procède, quant à présent, dans ces questions du connu à l'inconnu, et nécessairement cet inconnu lui-même est singulièrement influencé par les idées consacrées depuis longtemps; mais ce n'est pas se livrer à une vaine supposition que de prédire, dans un temps plus ou moins éloigné, une législation complétement revue en matière de transport maritime ou par terre.

En attendant, il importe de constater les enseignements de la doctrine de la jurisprudence, et même des publicistes qui posent les premières bases de l'édifice à reconstruire.

Déjà des réformes ont été demandées; mais ces réformes ne seront peut-être pas réalisées, parce qu'elles seront dominées, avant de naître, par des réformes plus radicales : telle est l'œuvre du progrès.

La grande question du moment est celle des tarifs différentiels qui ont rencontré des détracteurs et des défenseurs.

Dans le cours de cet ouvrage, nous avons dû, dès lors, nécessairement parler des tarifs *différentiels* et *particuliers*. Les tarifs différentiels doivent-ils disparaître?

Nous avons blâmé les tarifs *particuliers* qui ne profitaient qu'à quelques expéditeurs; nous avons, au contraire, défendu les tarifs *différentiels* qui

nous paraissent avoir une toute autre portée.

On tend cependant à repousser les tarifs différentiels lorsqu'ils n'ont pas seulement pour but l'intérêt des masses, lorsque, par exemple, ils semblent n'exister que pour faire tomber toute concurrence par navigation ou autrement.

Certainement nous devrions peut-être applaudir aussi, en ce cas, aux tarifs différentiels, si les masses en devaient retirer profit; mais persuadé que la concurrence est le levier le plus puissant de tout progrès, nous n'acceptons point les tarifs qui, n'étant pas la conséquence inévitable des chemins de fer, n'ont d'autre but que l'exclusion de la concurrence, ou qui, par la création d'un monopole contre lequel on ne peut résister, tendent notamment à l'appauvrissement de la navigation intérieure.

Celle-ci a son utilité essentielle, évidente, et le gouvernement lui doit protection. Le gouvernement l'a si bien compris, au surplus, que récemment plusieurs décrets impériaux ont apporté un changement notable dans le régime de la navigation sur les rivières et les canaux. Ce changement est dû à de nombreux dégrèvements et à l'abaissement des tarifs. L'autorité supérieure a pensé qu'en agissant ainsi, elle répondait suffisamment aux plaintes exprimées par les Conseils généraux contre les tarifs différentiels, tandis que si elle avait supprimé ces tarifs, elle aurait entravé entre les mains des Compagnies, la libre disposition de leur

exploitation, en leur enlevant toute initiative et en les forçant à revenir de droit, au *maximum* des tarifs légaux, au grand préjudice de l'agriculture, du commerce, de l'industrie, et surtout des consommateurs.

Puisque nous venons de parler des tarifs différentiels, nous ne pouvons passer ici sous silence les débats auxquels a donné lieu récemment cette question de tous les jours, débats qui sont consignés dans le *Journal des Économistes*.

En effet, dans une réunion de la Société d'économie politique, à la date du 5 juin 1858, MM. Garbé, Wolowski et Perrot défendirent les traités différentiels. Au contraire, MM. Hippolyte Peut, Alfred Sudre, Marchal et Joseph Garnier, les combattirent.

Nous devons dire aussi que l'on doit compter au nombre des intrépides adversaires des tarifs différentiels M. Frédéric de Coninck, négociant au Havre. M. de Coninck croit pouvoir arriver à la destruction de ces tarifs par la fusion des chemins de fer; c'est dans ce sens que M. de Coninck a écrit un long article dans le *Journal des Economistes* du 15 mai 1858, et a adressé une supplique aux Conseils généraux de son département. (Session d'août 1858.)

L'opinion de MM. Wolowski et Peut résume au surplus tout le débat (1). Le premier se prononce

(1) « Imposer d'une manière absolue un tarif kilométrique proportionnel à la distance parcourue, dit M. Wolowski, c'est non-seule-

pour les tarifs différentiels, que repousse le second.

Quant à nous, nous pensons que le tarif différentiel, sagement appliqué, doit profiter aux consommateurs sans nuire aux producteurs. En effet, il serait imprudent de ruiner une industrie au profit de l'industrie d'une autre localité, puisque ce serait simplement déplacer un monopole ; ainsi le tarif différentiel doit tendre à favoriser le transport, afin que, par l'abaissement des prix, un plus grand nombre puisse se rendre consommateur, et que, de cette sorte, l'étendue de la consommation conserve à la production son bénéfice légitime, dans quelque localité que celle-ci se produise.

Nous devons maintenant au lecteur quelques explications sur les deux volumes que nous publions aujourd'hui.

Lorsqu'il y a un an, nous écrivions notre ouvrage sur *les divers commissionnaires*, nous devions nécessairement faire entrer dans notre cadre les droits et obligations des divers commissionnaires, et notamment le transport; mais depuis,

---

ment maintenir, mais encore exagérer dans une proportion énorme l'avantage naturel de la proximité, car jamais les frais de transport n'ont grevé les produits suivant une échelle ascendante aussi forte ; c'est enlever au marché de consommation le bénéfice de la concurrence des produits plus lointains, c'est détruire un des principaux avantages des voies nouvelles de communication. Le facile arrivage des productions qui jusque-là avaient été exclues du marché par leur éloignement, fait qu'un pays se contracte en quelque sorte sur lui-même, grâces aux lignes de fer, et que les consommateurs profitent du bon marché qui résulte d'un approvisionnement plus abondant. »

cette partie de notre travail nous a été plus spécialement demandée comme détachée de l'ouvrage.

Nous n'avons pu d'abord opérer une telle scission dans un travail qui était *un tout*. Mais pour répondre aux vœux d'un grand nombre, nous avons réuni en deux volumes spéciaux la partie de notre ouvrage qui a trait plus particulièrement au transport par navigation maritime intérieure ou au transport par terre.

En nous livrant à ce nouveau traité, nous avons dû tenir compte des opinions nouvelles qui ont pu surgir dans la doctrine et la jurisprudence.

A ce point de vue, ce dernier travail est beaucoup plus complet ; il est, en effet, considérablement augmenté. Doctrine, jurisprudence nouvelle y sont envisagées sous toutes leurs faces (1).

Il est une question notamment qui a éveillé encore toute notre attention, c'est celle de la responsabilité des administrations de transport à l'occasion des bagages des voyageurs, bagages dont la valeur n'a pas été déclarée. La jurisprudence tend à l'unité sur ce point ; mais sur quel principe toutefois se base-t-elle? Nous ne saurions le dire. Les tribunaux se livrent à des appréciations plus ou moins fugitives (2).

Or aujourd'hui que les voyages sont plus fréquents, que par eux sont déplacées des valeurs im-

---

(1) Voyez la jurisprudence accompagnant la table des matières.

(2) On a égard à la position de fortune du voyageur.

portantes, ne conviendrait-il pas de donner à la jurisprudence une assiette certaine? Ne conviendrait-il pas, par exemple, d'imposer au voyageur la déclaration de la valeur qu'il veut donner à sa chose? Le risque que prennent sur eux les chemins de fer, en s'obligeant à rendre l'objet confié, est évidemment une *assurance*. Or, cette assurance manque de sa condition fondamentale, la détermination certaine de la somme assurée. C'est donc au législateur à intervenir et à faire cesser toute tergiversation. Ainsi l'on ne verra pas un tribunal de première instance, apprécier les valeurs contenues dans une malle 25,000 fr., et une Cour les apprécier 1,000. Qu'il soit donc permis d'espérer qu'une loi positive interviendra, notamment à cet égard.

En l'état, au surplus, il est peu de négociants que le transport n'intéresse pas, et à un haut degré.

Il n'est pas en effet d'industrie, établie sur une grande échelle, qui n'ait recours pour ses besoins au transport. C'est donc pour les négociants aussi bien que pour les entreprises de transport, quelle que soit leur dénomination, que nous avons écrit cet ouvrage, afin de placer sous leurs yeux, aussi succinctement que possible, l'ensemble de leurs droits et de leurs obligations actuels, sous l'empire de la législation qui nous régit.

DU TRANSPORT
PAR EAU ET PAR TERRE.

PREMIÈRE PARTIE.

DU TRANSPORT PAR EAU.

CHAPITRE PREMIER.

DE LA NAVIGATION MARITIME.

§ 1. — DU CAPITAINE.

Sommaire.

1. Observations préliminaires sur l'utilité de la connaissance du droit maritime comme se rattachant au transport par terre;
2. Conditions de capacité exigées pour le capitaine, les pilotes, etc.;
3. Responsabilité personnelle du capitaine; baraterie de patron civile et criminelle; pénalité; *in notis*, espèces diverses de baraterie;
4. Fautes même légères à la charge du capitaine; division générale des fautes; défaut d'agissement ou agissement nuisible;
5. Le capitaine répond-il du fait des hommes étrangers au service du navire?

6. A qui appartient le choix de l'équipage?
7. Obligations du capitaine en ce qui concerne l'équipement et le ravitaillement;
8. Obligations du capitaine et qui sont relatives à sa comptabilité; livre de bord;
9. De la visite du navire;
10. Responsabilité du capitaine pour l'inexécution de certaines formalités à remplir; obligation d'avoir à bord l'acte de propriété du navire, de francisation, le rôle d'équipage, les connaissements et chartes parties, les acquits de paiements ou à caution;
11. Obligation de prendre un pilote en entrant dans le port;
12. Dans quels cas peut-on arrêter le capitaine et les gens de l'équipage pour dettes? Nature de l'engagement de la caution;
13. Droits du capitaine de faire des réparations au navire; d'emprunter à la grosse; vente des marchandises; formalités de l'article 234;
14. Le capitaine dont le navire est mis hors de service doit s'en procurer un autre;
15. Droits et obligations du capitaine naviguant à profit commun;
16. Le capitaine ne doit pas abandonner son navire sans formalités préalables;
17. Obligations du capitaine à l'arrivée en France d'un port étranger; en cas de relâche, de naufrage; capitaine étranger;
18. Le capitaine ne peut décharger sa marchandise avant d'avoir fait son rapport; fins de non-recevoir; résumé.

1. Certains contrats de droit maritime se lient nécessairement aux principes sur le transport par terre dont nous devons étudier les règles; il importe donc d'abord d'en exposer l'économie.

Nous nous occuperons d'abord du capitaine, dont les obligations sont d'autant plus étendues que son pouvoir sur mer est grand (1).

---

(1) Il est entré, dans les premiers mois de 1857, dans nos ports, 10,074 navires portant 1,695,438 tonneaux, contre 9,189 navires et 1,451,193 tonneaux en 1856, et 8,283 navires et 1,219,001 ton-

Nous suivrons généralement les articles du Code de commerce dans leurs dispositions, et nous ferons connaître l'interprétation qu'ils ont reçue.

Il est assez difficile de parler du capitaine sans traiter des emprunts à la grosse, de l'affrètement, des loyers des gens de mer, etc., auxquels nous consacrerons des articles spéciaux ; nous centraliserons ici cependant, autant qu'il sera possible, ce qui a rapport seulement au capitaine.

2. On donne le titre de capitaine au commandant d'un navire destiné au long cours ou au grand cabotage.

« Il faut, dit M. Laget de Podio (*Du Parfait capitaine*, p. 15), qu'il ait le talent de commander et celui de se faire obéir. S'il est attaqué par les ennemis ou par les pirates, il a besoin de toute l'intrépidité d'un militaire ; il doit être sur son bord un Jean-Bart : supérieur aux accidents extraordinaires, son courage doit dissiper les craintes, ramener les esprits, animer les bras les plus timides, et vaincre la fortune.

« D'autres devoirs moins brillants, mais non moins essentiels lui sont imposés ; il faut qu'il ait soin de son navire et de la marchandise ; qu'il veille à la conservation des victuailles, à la santé de son équipage, au bon ordre et à la plus exacte discipline. Il faut qu'il sache user de l'autorité

---

neaux en 1855. Il en est sorti 6,795 navires portant 1,120,800 tonneaux en 1857, contre 5,791 navires et 929,590 tonneaux en 1856, et 5,282 navires, et 783,406 tonneaux en 1855. Ce simple aperçu donne la mesure de l'importance de notre navigation qui recevra encore une nouvelle impulsion de la création des paquebots transatlantiques.

que la loi lui donne; il est magistrat sur son bord, et le pavillon qu'il arbore lui défère tous les pouvoirs que les circonstances rendent nécessaires. C'est pourquoi, plus ces fonctions sont grandes et de confiance, plus le législateur a exigé que le capitaine ne pût être choisi que parmi les navigateurs français, ayant soixante mois de navigation sur un bâtiment de l'Etat, après avoir subi un examen sur la pratique du gréement; sur la manœuvre des bâtiments et des embarcations, et sur le canonnage.

« Sur la théorie : l'arithmétique démontrée; la géométrie élémentaire; les deux trigonométries; la théorie de la navigation; enfin, sur l'usage des instruments et le calcul des observations.

« Pour être reçu, il doit rapporter, 1° son acte de naissance; 2° l'état de ses services, dûment certifié; 3° une attestation de bonne conduite, délivrée par le maire du domicile et visée par le commissaire du quartier; 4° des certificats des capitaines de bâtiments à bord desquels il a navigué, attestant son aptitude et sa bonne conduite. Ces pièces doivent être visées par le commissaire de l'inscription maritime, dans le port où lesdits bâtiments auront opéré leur retour. »

Tous les auteurs qui ont écrit sur le droit maritime ne sont pas moins explicites que M. Laget de Podio.

Un règlement du 12 décembre 1806 règle aussi le service du pilotage (1), qui a bien son importance comme celui du capitaine. (Voy. aussi décret du 29 août 1854.)

(1) Voy. Laget de Podio, du *Parfait capitaine*, p. 21.

Les navigateurs ne sont assujettis à aucune prestation de serment (1).

La convention d'engagement du capitaine est constatée par le rôle d'équipage ou les conventions des parties (2).

Les conditions de navigation exigées pour les capitaines ou maîtres pour le long cours, le grand ou le petit cabotage, et mentionnées plus haut, sont énoncées dans l'édit de mars 1584, art. 86; les ordonnances d'août 1681, liv. II, tit. I, art. 1er, du 27 janvier 1688; du 15 avril 1689, liv. VIII, tit. I, art. 11; du 27 mai 1716; du 12 décembre 1724; le règlement du 15 août 1725; l'ordonnance du 18 octobre 1740, art. 6; le règlement du 1er janvier 1786, art. 30 à 40; la loi du 10 août 1791, tit. IV et V; le décret du 3 brumaire an IV, art. 9 et 13; l'arrêté du 11 thermidor an X; l'ordonnance du 7 août 1825 (3).

L'ordonnance du 7 août 1825 (4) astreignait les maîtres au petit cabotage à subir un examen théorique; aussi, par

---

(1) Voy. Dalloz, *Droit maritime*, n° 302; Beaussant, 1-157; Boulay-Paty, t. II, p. 167.

(2) Ordonnance 1681, liv. III, tit. IV, art. 1er; C. de comm., 250.

(3) Voy. aussi le règlement du 20 août 1673, art. 1; l'ordonnance d'août 1681, liv. III, tit. VI, art. 59; les règlements du 13 août 1726, art. 1 et 2, et 23 janvier 1727, art. 1 et 2; la déclaration du 21 novembre 1727, art. 11; l'art. 377 du Code de comm.; l'ordonnance du 12 février 1815, et la loi du 14 juin 1854.

Un décret du 28 mars 1852 et un autre du 7 juin de la même année sont relatifs à la pêche aux harengs et aux peines disciplinaires; voy. aussi décret du 22 août 1851, sur la pêche baleinière.

(4) Remplacée par le décret du 26 janvier 1857.

suite de ces conditions nouvelles imposées aux maîtres au petit cabotage, la loi du 25 novembre 1827 ne reconnut plus que les maîtres au cabotage. Sous l'ordonnance du 18 octobre 1740, au contraire, les maîtres au petit cabotage n'étaient tenus que de faire preuve de connaissance pratique.

La distinction entre les maîtres au grand et au petit cabotage subsiste cependant dans les colonies (1).

L'armateur qui emploie un marin non breveté et le marin qui, sans qualité, commande un navire, sont soumis à une double amende de 30 fr. (2).

Les officiers de marine peuvent commander toutes sortes de navires marchands avec la permission du ministre. Les capitaines de navires marchands faisant partie de l'inscription maritime peuvent être appelés à servir dans la marine impériale (3).

Le ministre de la marine a une action disciplinaire sur le capitaine de navire (4).

Le ministre peut donc priver de son brevet un capitaine qui s'est rendu coupable d'un acte grave d'insubordination (5).

---

(1) Ordonn. du 31 août 1828; voy. Caumont, v° *Cabotage*.

(2) Ord., 1681, art. 1 et 2, liv. II, tit. I; Caumont, v° *Capit.*, n° 12.

(3) Arrêté du 29 thermidor an VIII, art. 19 ; ordonn. du 27 juillet 1814 ; arrêté du 20 messidor an VIII, art. 24; ordonnances des 31 octobre 1819; 21 juin 1826; 1er mars 1831 ; 17 mars 1834, art. 9 et 10; ordonn. du 29 décembre 1836; Caumont, v° *Capitaine*, n° 13.

(4) Conseil d'État, 19 janvier 1836; S. V., 36-2-218; décret du 24 mars 1852; Caumont, v° *Capitaine*, n° 14.

(5) Lois du 15 mai 1791 et 6 brumaire an IV; ordonn. du 25 mai 1745, 25 mars 1765, 29 octobre 1833; décret du 15 août 1851.

Le capitaine est en outre soumis à une action civile et criminelle en raison de ses actions, mais le capitaine est justiciable des tribunaux de la nation dont le navire porte le pavillon, si le fait incriminé a eu lieu en pleine mer (1).

3. La baraterie de patron, ou faute du capitaine, se divise en baraterie criminelle et civile (2).

Le crime d'incendie est reprimé suivant les articles 434 et 435 du Code pénal (3).

(1) Bordeaux, 31 janvier 1838; D. P., 39-2-69.

(2) Caumont, vº *Baraterie*, nº 1.

(3) Caumont, vº *Baraterie*, nº 8.

« Quiconque aura volontairement mis le feu à des édifices, *navires, bateaux*, magasins, chantiers, quand ils sont habités ou servent à l'habitation, et généralement aux lieux habités ou servant à l'habitation, qu'ils appartiennent ou n'appartiennent pas à l'auteur du crime, sera puni de mort. Sera puni de la même peine quiconque aura volontairement mis le feu à tout édifice servant à des réunions de citoyens. Quiconque aura volontairement mis le feu à des édifices, *navires, bateaux*, magasins, chantiers, lorsqu'ils ne sont ni habités ni servant à habitation, ou à des forêts, bois taillis ou récoltes sur pied, lorsque ces objets ne lui appartiennent pas, sera puni de la peine des travaux forcés à perpétuité. Celui qui, en mettant le feu à l'un des objets énumérés dans le paragraphe précédent et à lui-même appartenant, aura volontairement causé un préjudice quelconque à autrui, sera puni des travaux forcés à temps. Quiconque aura volontairement mis le feu à des bois ou récoltes abattus, soit que les bois soient en tas ou en cordes, et les récoltes en tas ou en meules, si ces objets ne lui appartiennent pas, sera puni des travaux forcés à temps. Celui qui, en mettant le feu à l'un des objets énumérés dans le paragraphe précédent et à lui-même appartenant, aura volontairement causé un préjudice quelconque à au-

L'article 386 (1) du même Code est applicable au vol. (*Vide infrà*, p. 10, pour le détournement du navire.)

---

trui, sera puni de la réclusion. Celui qui aura communiqué l'incendie à l'un des objets énumérés dans les précédents paragraphes, en mettant volontairement le feu à des objets quelconques, appartenant soit à lui, soit à autrui, et placés de manière à communiquer ledit incendie, sera puni de la même peine que s'il avait directement mis le feu à l'un desdits objets. Dans tous les cas, si l'incendie a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes se trouvant dans les lieux incendiés au moment où il a éclaté, la peine sera la mort. » (Code pénal, art. 434.)

« La peine sera la même, d'après les distinctions faites en l'article précédent, contre ceux qui auront détruit, par l'effet d'une mine, des édifices, *navires*, *bateaux*, magasins ou chantiers. » (Code pénal, art. 435.)

(1) « Sera puni de la peine de la réclusion, tout individu coupable de vol commis dans l'un des cas ci-après : 1° Si le vol a été commis la nuit, et par deux ou plusieurs personnes, ou s'il a été commis avec une de ces deux circonstances seulement, mais en même temps dans un lieu habité ou servant à l'habitation, ou dans les édifices consacrés aux cultes légalement établis en France ; 2° Si le coupable, ou l'un des coupables, était porteur d'armes apparentes ou cachées ; même quoique le lieu où le vol a été commis ne fût ni habité ni servant à l'habitation, et encore quoique le vol ait été commis le jour et par une seule personne ; si le voleur est un domestique ou un homme de service à gages, même lorsqu'il aura commis le vol envers des personnes qu'il ne servait pas, mais qui se trouvaient, soit dans la maison de son maître, soit dans celle où il l'accompagnait ; ou si c'est un ouvrier, compagnon ou apprenti, dans la maison, l'atelier ou le magasin de son maître, ou un individu travaillant habituellement dans l'habitation où il aura volé ; 4° si le vol a été commis par un aubergiste, un hôtelier, un voiturier, un *bate-*

L'article 387 (1) atteint la falsification (2).

La fraude est régie par l'article 405 (3).

Ainsi, l'article 401 ou l'article 405 du Code qui punit en général les vols non qualifiés et les escroqueries, est seul applicable au fait d'avoir chargé des objets sans valeur dans un navire, au lieu de marchandises, dans l'intention de les faire périr, et afin de soustraire le prix de l'assurance aux assureurs (4). (Mais *vide infrà*, p. 10.)

Le capitaine ne soustrait pas les vivres lorsqu'il en donne à un navire en détresse (5). Valin, contrairement à l'or-

---

lier ou un de leurs préposés, lorsqu'ils auront volé tout ou partie des choses qui leur étaient confiées à ce titre. » (C. pén. art. 386.)

« Toute tentative de *crime* qui aura été manifestée par un commencement d'exécution, si elle n'a été suspendue ou si elle n'a manqué son effet que par des circonstances indépendantes de la volonté de son auteur, est considérée comme le *crime* même. » (C. p. art. 2)

L'ordonnance de 1681 indiquait (liv. II, tit. I, art. 20, 32, 35, 37) des pénalités que la loi du 10 avril 1825 a abolies.

(1) « Les voituriers, *bateliers* ou *leurs préposés*, qui auront altéré des vins ou toute autre espèce de liquides ou de marchandises dont le transport leur avait été confié, et qui auront commis cette altération par le mélange de substances malfaisantes, seront punis de la même peine portée au précédent article. S'il n'y a pas eu mélange de substances malfaisantes, la peine sera un emprisonnement d'un mois à un an, et une amende de seize francs à cent francs. » (Code pénal, art. 387.)

(2) Caumont, *loco citato*.

(3) Cass., 30 août 1822; loi du 10 avril 1825, art. 20.

(4) Cass., 30 août 1822, arrêt mentionné *suprà*.

(5) Bordeaux, 9 janvier 1854; J. M., 1854, 2-70.

donnance du 25 août 1650, prétendait même qu'on pouvait assister un ennemi (1).

La complicité est punissable comme le crime (2).

Le capitaine qui tente de perdre le navire doit être puni suivant l'article 2 du Code précité (3).

« De nos jours, dit M. Caumont, p. 176, v° *Barateria*, la matière qui nous occupe est réglée par la loi du 10 avril 1825. Cette loi a pour objet la sûreté de la navigation et du commerce maritime. Le titre II, intitulé : *Du crime de baraterie*, renferme les dispositions que voici : Tout capitaine, maître, patron ou pilote, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce qui, volontairement et dans une intention frauduleuse, le fera périr par des moyens quelconques, sera puni de la peine de mort (art. 11). Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce, qui, par fraude, détournera à son profit ce navire ou bâtiment, sera puni des travaux forcés à perpétuité (art. 12). Tout capitaine, maître ou patron qui, dans l'intention de commettre ou de couvrir une fraude au préjudice des propriétaires, armateurs, chargeurs, facteurs, assureurs et autres intéressés, jettera à la mer ou détruira sans nécessité tout ou partie du chargement, des vivres ou des effets du bord, ou fera fausse route, ou donnera lieu, soit à la confiscation du bâtiment, soit à celle de tout ou partie de la cargaison,

(1) Voy. Beaussant, 1-261.

(2) Cass., 16 septembre 1836 ; D. P., 37-1-159.

(3) Beaussant, 1-260.

sera puni des travaux forcés à temps (art. 13). Tout capitaine, maître ou patron qui, avec une intention frauduleuse, se rendra coupable d'un ou de plusieurs des faits énoncés en l'article 236 du Code de commerce, ou vendra, hors les cas prévus par l'article 237 du même Code, le navire à lui confié, ou fera des déchargements en contravention à l'article 248, sera puni de la réclusion (art. 14). L'article 386 § 4, du Code pénal, est applicable aux vols commis à bord de tout navire ou bâtiment de mer, par les capitaines, patrons, subrécargues, gens de l'équipage et passagers. L'article 387 du même Code est applicable aux altérations de vivres et marchandises, commises à bord par les mêmes personnes (art. 15). Telles sont les dispositions répressives renfermées dans le titre dont nous venons de parler. Il faut y joindre quelques dispositions du décret du 24 mars 1852, relatives à la discipline militaire. »

La loi du 10 avril 1825 ne définit pas, au surplus, suffisamment les cas de baraterie criminelle, mais là où elle est silencieuse, le Code reprend sa force. Ainsi, la signature d'un faux connaissement est punie par les articles 146 et 147 du Code pénal; le faux témoignage dans les rapports est atteint par l'article 363, et la complicité par l'article 60 du même Code (1).

(1) On peut indiquer comme cas de baraterie criminelle, en dehors de la loi du 10 avril 1825, la fausseté du connaissement, l'affirmation d'un jet à la mer qui n'a pas eu lieu, le classement en avaries communes des avaries particulières, le vice propre effectué à dessein, l'emprunt sans nécessité, la décharge de la cargaison avant le rapport du capitaine. (Voy. Caumont, v° *Baraterie*, n° 3.)

4. Le Code de commerce pose d'abord en principe (art. 221, 222) la responsabilité du capitaine dans l'exercice de ses fonctions, même pour ses fautes légères (1).

---

(1) Voici quelques espèces utiles d'abord à signaler pour l'intelligence de ce qui va suivre : Le capitaine répond de ses employés, et ne pourrait prétendre qu'il n'a pu empêcher l'accident. (*Contrà*, Rouen, 13 juin 1848 ; mais voy. M. Caumont, vº *Baraterie*, nº 23.)

On ne peut mettre à la charge du capitaine le sinistre qui résulte de l'erreur de la carte qu'il a consultée. (Trib. de comm. de Marseille, 24 décembre 1832 ; *Journal de Marseille*, 13-1-33 ; voyez aussi Bordeaux, 6 décembre 1838 ; P., 41-1-464.) Cependant le capitaine qui, par suite des circonstances de sa navigation et surtout du dérangement de ses instruments nautiques, a considérablement dévié de la route qu'il devait tenir, et a ainsi retardé son arrivée au lieu de la destination, est responsable envers l'armateur des suites de cette déviation, quoiqu'une double enquête émanée de l'administration maritime l'ait attribuée à des circonstances de force majeure. On ne peut admettre que les instruments nautiques se soient tous dérangés en même temps sans qu'il y ait eu négligence de sa part ; le fait seul de la mauvaise tenue de sa table de loch, ne mentionnant ni latitude, ni longitude, constitue une faute reprochable. (Paris, 21 juin 1851.)

Le capitaine qui est à la part est encore responsable, dans les termes de l'article 221 du Code de commerce, s'il commet une faute dans l'exécution de son mandat. (Rennes, 12 juillet 1816.)

Lorsque le capitaine doit voyager de conserve avec plusieurs navires et qu'il se sépare *volontairement* des autres, il doit payer par contribution la perte qui résulte de la prise des autres navires. (Boulay-Paty, t. I, p. 397.)

On sait que le capitaine, lorsqu'un incendie se déclare à bord du navire, doit en démontrer la cause ; mais la Cour de Rouen a décidé que le capitaine qui était à terre n'était pas responsable de l'incendie

Les fautes que peut commettre le capitaine sont très-nombreuses et on peut les diviser d'une manière générale comme suit :

Le capitaine est en faute lorsque, oubliant les devoirs que

---

qui s'était manifesté à bord, par suite de l'ivresse d'un matelot; c'est là, dit-on, un cas fortuit que le capitaine n'a pu empêcher. (Rouen, 13 juin 1848; S. V., 49-2-209, arrêt contestable; *vide* M. Caumont, v° *Baraterie*, n° 1.)

En effet, par les termes de l'article 222 du Code de commerce, le capitaine est responsable des marchandises dont il se charge; mais lorsqu'un incendie se déclare à bord, parce que les colis contenaient des matières inflammables non déclarées au capitaine, celui-ci, qui a chargé la marchandise avec soin, ne peut répondre des conséquences de l'incendie. (Cass., 20 février 1844, S. V., 44-1-200.)

La Cour de Rouen a, en effet, bien jugé encore en déclarant que l'incendie ne saurait être mis équitablement à la charge du capitaine si celui-ci démontre qu'il n'a commis aucune faute ou négligence; on doit supposer alors que l'incendie provient de marchandises inflammables dont le capitaine ignorait l'existence. (Rouen, 3 mai 1844; S. V., 44-2-293.)

En ce qui touche l'arrimage, voici aussi certaines règles :

Sans doute le capitaine peut être affranchi de toute responsabilité, s'il n'a pas reçu d'abord une déclaration exacte sur les valeurs que comprenait le connaissement, mais les juges peuvent déclarer que le capitaine n'a pu en ignorer le contenu, notamment par la déclaration en douane, et le rendre ainsi responsable du peu de soin de l'arrimage. (Rouen, 31 janvier 1855; *Journal de Marseille*, 33-2-45.)

Le capitaine doit, comme nous venons déjà de l'indiquer, procéder avec le plus grand soin à l'arrimage des marchandises; toutefois, si à son arrivée il n'a point fait dresser procès-verbal de l'arrimage, il peut encore établir par tous moyens que les avaries sont indépendantes de sa faute. (Rouen, 30 janvier 1843; S. V., 45-2-327.) Ce-

lui impose sa mission, il n'agit pas dans l'intérêt des chargeurs ou du propriétaire du navire. Si le capitaine agit, il ne faut pas que ses actes portent atteinte aux intérêts dont

---

pendant il a été jugé que le capitaine doit nécessairement procéder au désarrimage des marchandises avariées en présence des parties intéressées; s'il manque à cette obligation, il est responsable des marchandises reçues en bon état de conditionnement, malgré l'expertise constatant l'avarie actuelle. (Trib. de comm. de Marseille, 21 février 1855; *Journal de Marseille*, 1856, 1-75.)

Mais le procès-verbal dressé par les officiers publics compétents au moment de l'arrivée établit le bon arrimage, en présence même des avaries existantes, alors surtout qu'il est reconnu que celles-ci sont produites par l'eau de mer. (Rouen, 30 janvier 1843; S. V., 45-2-327, arrêt mentionné plus haut.)

La Cour de Rennes a jugé que lorsqu'il existe un procès-verbal d'avaries dûment vérifié et un procès-verbal d'experts constatant que l'arrimage était bien fait, la demande afin de constatation par experts et par témoins des avaries causées aux marchandises peut être repoussée. (Rennes, 9 janvier 1821; J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 659, p. 35.)

L'avarie subie par des marchandises, quoique ne provenant pas de fortune de mer, mais d'un mauvais arrimage, est garantie par l'assureur, qui s'est chargé de la baraterie de patron. (Trib. de comm. de la Seine, 11 mars 1839; voy. *le Droit*, journal des tribunaux, 3 avril 1839.)

Il faut considérer comme une faute le placement des liquides à fond de cale à cause des accidents que peut produire la pression des autres marchandises. (Trib. de comm. du Havre, 29 mars 1845; *Journal du Havre*, 3-1-143.

Le capitaine qui s'est même servi d'arrimeurs jurés, mais placés sous ses ordres, est responsable des avaries, conséquence d'un mauvais arrimage. (Rouen, 14 décembre 1820; D. P., 24-1-329;

il est dépositaire; nous citerons bientôt des cas nombreux de faute qui complèteront ceux mentionnés page 12, note 1.

La plus légère faute du capitaine peut avoir des consé-

---

voy. aussi trib. de comm. de Marseille, 18 novembre 1845; *Journal de Marseille*, 25-1-24.)

Le capitaine répond du mauvais conditionnement de l'arrimage, même lorsque le chargement a lieu à la cueillette. (Trib. de comm. de Marseille, 28 avril 1837; Rouen, 14 décembre 1840; trib. de comm. de Marseille, 18 novembre 1845; id. 11 janvier 1836; 8 avril 1836; 29 novembre 1837.)

Le capitaine répond des avaries éprouvées par les effets des voyageurs qu'il prend à son bord, moyennant salaire convenu. (Bruxelles, 7 février 1829.)

Le capitaine est affranchi de toute responsabilité lorsque les marchandises ont été placées sur le tillac, avec le concours du chargeur ou de son représentant. (Aix, 11 août 1840; *Journal de Marseille*, 20-1-8; art. 229 Code de comm.)

La clause *sous franc tillac* permet au capitaine au petit cabotage de charger sur le pont. (Art. 229, C. de comm., § 2; trib. de comm. de Bordeaux, 17 juillet 1855.)

Alors même que les chargeurs ont consenti à ce que les marchandises fussent placées sur le tillac, le capitaine est responsable lorsqu'il n'a point averti les chargeurs du danger que couraient leurs marchandises. (Bruxelles, 7 février 1829; voy. Laget de Podio, du *Parfait capitaine*, p 158; *vide infrà*, p. 19 et suiv.)

En ce qui touche la remise des marchandises, les règles ne sont pas moins précises.

Lorsque le capitaine ne représente pas toutes les marchandises portées au connaissement, il est tenu d'en payer la valeur au lieu de la décharge, déduction faite du fret entier dû par les marchandises. (Laget de Podio, t. I, p. 392 et suiv.; Cass., 26 mars 1838.)

Le capitaine ne répond pas du déficit qui ne résulte que du pésage

quences très-graves, causer un préjudice irréparable, c'est pourquoi le législateur n'a pas voulu affranchir le capitaine même de la faute légère. (Voy. art. 1137, C. Nap.)

---

et criblage de blé au débarquement. (Trib. de comm. de Marseille, 28 novembre 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-357.)

Pour actionner le capitaine à cause d'un déficit, il faut constater celui-ci en présence du capitaine. (Trib. de comm. de Marseille, 14 septembre 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-296; id., 3 avril 1854; *Journal de Marseille*, 1854, 1-117.)

Le capitaine jouit d'un certain déchet sur la marchandise dont il répond, suivant les usages en pareille matière; 2 à 3 pour 100 sur les grains à Marseille (Trib. de comm. de Marseille, 30 août 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-275), à Rouen le déchet est de 1 pour 100.) (Jugement du trib. de comm. de Rouen, 27 octobre 1854; *Journal de Marseille*, 1856, 1-161.)

Sous le mérite de ces règles, le capitaine qui signe sans réserve un connaissement répond de la quantité des marchandises qui y sont énoncées. (Trib. de comm. de Marseille, 30 mars 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-128.)

On peut prouver même par la preuve testimoniale qu'on a remis des marchandises au capitaine. Massé (t. VI, n° 201), M. Dageville (t. II, p. 375), admettent toutefois que cette preuve ne peut avoir lieu que s'il y a un commencement de preuve par écrit. Mais nous pensons que s'il s'agit d'un contrat entre commerçants, la preuve testimoniale est admise. (Arg. de l'art. 109 C. de comm.) Nous développerons plus tard cette doctrine.

Le capitaine, s'il n'existe pas un cas de force majeure, doit mettre la marchandise à quai. (Aix, 19 août 1840; trib. de comm. de Marseille, 29 juillet 1842; id., 1er mai 1851; *J. de Mars.*, 1851, 1-295.)

Une grande discussion s'est élevée entre les auteurs pour savoir si le capitaine doit réparer les dommages causés par les rats aux marchandises. Certains jurisconsultes enseignent que le capitaine est

C'est pour conjurer ces fautes qu'une ordonnance du 29 octobre 1833 renferme plusieurs dispositions relatives aux rapports entre les consuls et les capitaines, et concerne plus spécialement les articles 224, 225, 234, 237, 242, 243,

---

en faute s'il n'a pas mis des chats à bord. (Voy. Casaregis, disc. 25, n° 73; Stracha, *de Navibus*, part. III, p. 451, n° 48; Roccus, ibid., note 58.) Kuricke, tit. III, art. 19, n° 1, p. 725; Targa, cap. XXVIII, note 4, p. 119; Cleirac, sur le *Guidon de la mer*, ch. V, art. 8; Emérigon, t. I, p. 575; Boulay-Paty, t. I, p. 413.)

Un jugement du tribunal de commerce du Havre, du 27 juin 1832, a jugé cependant, dans l'espèce, que le capitaine était à l'abri de toute responsabilité s'il n'avait pas mis des chats à bord.

M. Caumont critique avec raison, v° *Baraterie*, n° 20, ce jugement.

Certaines décisions, en effet (trib. de comm. de Marseille, 20 juin 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-205; id., 21 mai 1851; *Journal de Marseille*, 1851, 1-193), n'ont déchargé le capitaine du dommage causé par les rats que parce qu'il avait des chats ou un chat à bord.

Le capitaine est sans doute exonéré de toute responsabilité (Code de comm., art. 230) lorsqu'il établit la force majeure; mais les faits qui la constituent doivent être constatés dans son consulat. (Aix, 8 août 1818; Boulay-Paty, t. II, p. 38.) Lorsque le fait de force majeure est constant, et encore bien qu'il ne résulte pas du consulat, le capitaine est déchargé; tel serait le cas de la prise du navire. (Cass., 11 février 1836; S. V., 37-1-74.)

Quant à l'appréciation des faits constitutifs ou exclusifs de la faute, elle est évidemment abandonnée à la conscience des juges qui se décideront par les circonstances particulières dans lesquelles aura pu se trouver le capitaine. Mais quelle que soit à cet égard la décision des juges au fond, elle échappe à la censure de la Cour suprême. (Cour de cass. (ch. civ.), 20 février 1844; voy. aussi les arrêts d'Aix, 28 juin et 19 décembre 1838.)

244, 245, 270 et 345 du Code de commerce dont nous aurons bientôt l'occasion de faire connaître les dispositions les plus importantes (1).

L'ordonnance de 1833 (29 octobre, art. 22) prescrit aux capitaines de recevoir jusqu'au moment de mettre sous voiles les dépêches et envois adressés au consul et de recevoir aussi les envois de l'administration des postes qu'ils doivent prévenir quinze jours avant leur départ (2). Cette disposition de l'ordonnance a lieu dans un intérêt général.

Les faits qui peuvent entraîner la responsabilité du capitaine sont nombreux et peuvent se produire avant le départ, pendant le voyage ou à l'arrivée. (*Vide suprà*, p. 12, note 1.)

Le capitaine est responsable au départ si le chargement a lieu outre mesure (3), si le navire n'est pas dans de bonnes conditions de solidité ou d'arrimage (4); c'est pourquoi le capitaine a seul le droit de donner des ordres pour le chargement et l'arrimage (5).

Le capitaine est donc coupable de baraterie si un accident

(1) Voy. Caumont, *Dictionn. de Droit comm. maritime*, v° *Consul.*

(2) Lettre ministérielle, 12 juillet 1816.

(3) Boulay-Paty, t. I, p. 381.

(4) Cass., 9 août 1826.

On sait, au surplus, que l'absence de procès-verbal d'arrimage ne peut être opposée au capitaine que dans le cas où il n'est pas justifié des véritables causes qui ont déterminé les pertes et détériorations des marchandises. (Rouen, 20 janvier 1840; J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 1157, p. 61.

(5) Rouen, 9 octobre 1827; *Journal de Marseille*, 9-2-110.

arrive parce que les précautions nécessaires n'ont pas été prises. Il est responsable, par exemple, de la mort d'un grand nombre de mulets, lors de l'embarquement desquels aucune des mesures de prudence usitées n'avait eu lieu (1).

Le mode de l'arrimage autorisé par l'armateur présent a naturellement pour effet de décharger le capitaine de toute responsabilité (2).

L'usage d'un arrimage, encore bien qu'il puisse en résulter des inconvénients, est aussi un cas dans lequel le capitaine ne pourrait être déclaré responsable (3).

L'humidité d'eau salée contractée par des cotons, si ceux-ci étaient bien arrimés, ne peut engager la responsabilité du capitaine; mais il n'en est pas de même si ces cotons sont empreints de l'humidité de l'eau douce, parce qu'ils sont restés sur le pont du navire avant d'être mis sous le tillac (4).

Le capitaine doit donc porter tous ses soins à isoler les marchandises dont le contact pourrait causer une avarie; des sels, par exemple (5).

Ainsi, encore, des futailles d'huile susceptibles de cou-

---

(1) Bordeaux, 10 août 1822; D. A., 9-632; Dalloz, v° *Assurances maritimes*, n° 321, p. 209.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 16 mars 1855; *Journal de Marseille*, 33-1-151.

(3) Trib. de comm. du Havre, 6 septembre 1865; *Journal de Marseille*, 33-2-138.

(4) Trib. de comm. du Havre, 21 juin 1842; *Journal du Havre*, 1-1-148.

(5) Trib. de comm. du Havre, 19 février 1842.

lage, et placées sur des meules, constituent une faute de la part du capitaine (1).

Si une charte partie permet au capitaine de charger sur le pont en mettant à sa charge l'excédant de prime, il doit, lorsqu'il use de cette faculté, prévenir le chargeur, afin que celui-ci puisse se mettre en mesure de faire l'assurance. Si le capitaine manque à cette obligation, il répond, en cas de jet des marchandises, de leur valeur.

C'est ainsi que l'a jugé le tribunal de commerce de Marseille, le 17 avril 1857, dans les termes suivants :

« Attendu que le capitaine Augier réclame des sieurs Aquarone fils, Porro et Ce le solde de son fret, que ceux-ci offrent de le payer, sous déduction ; qu'en l'état il y a lieu d'examiner si une déduction quelconque peut être ordonnée, et si celle proposée par les défendeurs est légitime et satisfactoire;

« Attendu que d'après les accords verbaux intervenus entre eux lors de l'affrétement du navire *José*, le capitaine Augier avait la faculté de charger des arachides en futailles sur le pont du bâtiment, l'excédant de prime d'assurance de la cale au pont étant à sa charge ;

« Attendu que par suite de ces accords le devoir du capitaine était, en usant de cette faculté, de faire connaître aux défendeurs la quantité d'arachides par lui chargées sur le pont, afin que ces derniers pussent prendre leurs mesures pour les faire assurer ;

(1) Trib. de comm. de Marseille, 18 novembre 1845 ; *Journal de Marseille*, 25-1-25 ; voyez Caumont, v° *Assur. mar.*, n°s 191 à 194.

« Attendu dès lors que le capitaine Augier a fait faute en ne mentionnant pas dans le connaissement qu'il avait chargé des arachides sur le pont; qu'il doit, en conséquence, tenir compte aux sieurs Aquarone fils, Porro et Ce, sur son fret, de la valeur des arachides jetées à la mer;

« Attendu, quant à la quantité desdites arachides jetées, que la prétention des défendeurs est évidemment exagérée; car, en admettant que le déficit accusé par eux fût réel, il faudrait que le capitaine eût chargé sur le pont 60 tonneaux environ d'encombrement; que, d'après ce qui est résulté des débats, il y a lieu de fixer à 578 boisseaux seulement la quantité d'arachides jetées, ce qui, à raison de 3 fr. le boisseau, donne une somme de 1,734 fr. à déduire du fret, etc., etc. » (Guerrand, 2-132, livraison mai et juin 1857.)

La clause portée au connaissement *que dit être* ne dispense pas le capitaine de la responsabilité résultant d'un mauvais arrimage (1). Nous verrons ultérieurement quelles sont les obligations que met à la charge du capitaine la clause *que dit être* énoncée dans le connaissement.

Tout événement de mer qui déplace l'arrimage exonère le capitaine de toute responsabilité (2). (*Vide suprà*, p. 12.)

Le capitaine est en faute, sous un autre point de vue, si l'équipage est mal composé; s'il met à la voile par un temps de risque; s'il donne, par sa faute, sur un écueil (3).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 26 novembre 1845; *Journal de Marseille*, 25-1-28.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 26 juillet 1829; *J. M.*, 28-1-242.

(3) Boulay-Paty, *loco citato*, t. I, p. 382 à 385; voy. Casaregis,



Il en est de même si en cours de voyage il ne fait pas les réparations nécessaires au navire, ou si ces dépenses excèdent la valeur du navire (1).

L'appréciation des faits qui constituent la baraterie est abandonnée aux juges. Ainsi, l'arrêt portant, en fait, qu'un capitaine qui a vendu son navire après avoir fait constater son état de vétusté et les dépenses excessives que coûterait sa réparation, n'est pas coupable de baraterie lorsqu'il a agi sans fraude, n'est pas susceptible de cassation (2).

Mais le capitaine qui entreprend un nouveau voyage sur fret dans l'intérêt des armateurs, avant d'avoir fait réparer ses avaries, commet une baraterie, alors surtout que l'innavigabilité a été déclarée après ce voyage (3).

Le capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever (C. de comm. art. 238); il ne doit pas se détourner de sa route (4).

Disc. 19, n. 33, *Disc.* 23, n° 22; Stracha, *de nautis*, part. 3, n°s 26 et 41; Boulay-Paty, t. I, p. 381 et suiv.; *Guidon de la mer*, chap. II, art. 2; Roccus, *de nautis*, note 69; Targa, cap. XII, n° 27.

(1) Trib. de comm. de Marseille, 5 mai 1831, *Journal de Marseille*, 12-1-201; Cass., 22 décembre 1850; Lehir, 1852, p. 186; voy. aussi Bordeaux, 3 mars 1852; Lehir, 1853, 194; voy. encore ibid., p. 100; Laget de Podio, t. I, 444; Aix, 27 avril 1830; *Journal de Marseille*, 14-1-283.

(2) Rouen (ch. des req.), 18 mai 1824; D. A., 2-40.

(3) Paris, 14 novembre 1853; Teulet et Camberlin, t. III, n° 835.

Contrà, jugement du tribunal de commerce de la Seine du 14 juin 1852; Teulet et Camberlin, t. I, n° 216.

(4) Laget de Podio, t. I, p. 455; ordonn. de 1681, l. II, tit. Ier, art. 21.

La Cour de Rouen (8 décembre 1841, S. V., 42-2-33) a jugé que le suicide ne peut être assimilé à la désertion et, par conséquent, en produire les effets. Toutefois, les héritiers sont tenus, en cette circonstance, des dommages causés par le suicidé (1).

Celui qui est momentanément appelé à remplir les fonctions du capitaine est responsable comme ce dernier (2).

5. Si les faits des hommes de bord sont étrangers au service du navire, le capitaine n'en est pas responsable (3).

6. Le capitaine (art. 223, C. de comm.) ne peut choisir l'équipage que de concert avec le propriétaire du navire, lorsque celui-ci est présent (4).

Mais le choix de l'équipage appartient aussi au capitaine qui, étant *à la part* (5), a un intérêt dans le navire.

Le capitaine est obligé de pourvoir au remplacement des marins qui désertent, il n'est pas toutefois responsable des événements de mer résultant de cette désertion (6).

On est en désaccord pour savoir si le matelot engagé, à

---

(1) Rouen, 8 décembre 1841; S. V., 42-2-53.

(2) Cass., 17 décembre 1826; S. V., 26-1-80.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 6 février 1832; *Journal de Marseille*, 13-1-82.

(4) Par le mot *demeure*, dont parle l'article 223, il ne faut pas entendre le domicile; la demeure est déterminée d'après l'usage et les circonstances. (Pardessus, t. III, n. 629; ordonn., 1681, l. II, tit. Ier, art. 5.)

(5) Rennes, 13 juillet 1816.

(6) Trib. de comm. du Havre, 11 août 1855; Lehir, 1856, 116.

l'insu de l'armateur, dans le lieu de sa demeure, peut être refusé par celui-ci. Suivant M. Boulay-Paty (t. I, p. 424), le refus peut avoir lieu ; mais, suivant Pothier, le contrat serait valable ; l'armateur n'aurait que le droit de demander la réduction du prix convenu. Pardessus, au contraire (t. III, n° 639), déclare que le contrat est absolument valable et que l'armateur n'a qu'un recours contre le capitaine.

Le même auteur enseigne comme conséquence de cette doctrine que le défaut de pouvoirs du capitaine ne peut rendre nuls les engagements de la part des gens de l'équipage (1).

Cette doctrine du savant jurisconsulte nous paraît devoir être adoptée, car elle est en tous points conforme à l'équité. D'ailleurs, généralement, à un autre point de vue, le capitaine représente le propriétaire.

7. Le capitaine avant de s'embarquer doit s'occuper de l'équipement et de l'avitaillement.

Une portion notable de l'équipage peut demander que le tribunal de commerce l'autorise à augmenter ou à changer les vivres qui ne seraient pas suffisants pour la navigation. (Arg. de l'ordonnance du 12 janvier 1717, art. 3.)

8. Le capitaine est tenu (art. 224 C. de comm.) (2)

---

(1) Pardessus, t. III, n° 629.

(2) « Le capitaine tient un registre coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le maire ou son adjoint, dans les lieux où n'y a pas de tribunal de commerce. Ce registre contient les résolutions prises pendant le voyage, la recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne

d'avoir un livre coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, et à défaut, par le maire ou son adjoint. Ce livre doit renfermer toutes les résolutions prises pendant le voyage, les dépenses et les recettes du navire; en un mot, tous les faits propres à constituer les comptes à rendre.

Le livre de bord (art. 224 du C. de comm.) ne serait pas remplacé par un simple journal de route. (Art. 242, 243 C. de comm.) (1).

Les Cours d'Aix (21 juillet 1821) et de Douai (2 juin 1845, D. P., 45-4-58) exigent impérieusement la production du livre de bord comme pièce comptable.

Quelle que soit la confiance qu'inspire le livre de bord, il peut être critiqué dans ses énonciations (2).

Suivant un arrêt de Rennes (3), la preuve de la perte du livre de bord résulte suffisamment de ce qu'il n'a pas été relaté au nombre des effets sauvés.

Le capitaine doit constater, dans les ports où il s'arrête,

---

le fait de sa charge, et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former. » (C. de comm., art. 224.)

Sur les prescriptions résultant des articles 226, 229 du Code de commerce, voyez loi 13 et 22 août 1791; 4 germinal an II; décret, 11 janvier 1855, sur l'émigration.

Pour les obligations d'inscrire les passagers sur le rôle de l'équipage, voyez édit de juillet 1720, tit. VI, art. 18; lettre ministérielle, 25 mars 1817; ordonnance du 3 mars 1781, tit. II, art. 2; décision ministérielle, 23 janvier 1837.

(1) Voy. Laget de Podio, du *Parfait capitaine*, 192.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 29 juillet 1825; *Journal de Marseille*, 7-1-260.

(3) 12 juillet 1816.



le déchargement des marchandises. Le registre dont il a été parlé plus haut fait foi à cet égard jusqu'à preuve contraire (1). (Arg. de l'art. 242.)

Ces obligations imposées au capitaine ont pour but de protéger l'intérêt des chargeurs et l'absence des formalités auxquelles la loi soumet le capitaine élèverait contre lui une présomption grave de faute (2).

Le capitaine doit déposer les marchandises au port de destination, mais la force majeure décharge le capitaine. Ainsi, le capitaine qui, par suite d'une interdiction prononcée pour un port de commerce, n'a pu se rendre à destination, n'est pas obligé de rapporter les marchandises au lieu du chargement; il a pu déposer les marchandises dans un port voisin, lorsqu'il a cru, en agissant ainsi, soigner les intérêts du chargeur (3).

9. Le capitaine doit faire visiter le navire avant son départ. Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce. (Art. 225 C. de comm.) (4).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 29 juillet 1825; Horson, t. II, p. 250, question 139; Laget de Podio, *loco citato*, 329, 340.

(2) Voy. Dalloz, *Droit maritime*, nos 338, 1835, 1838.

(3) Rouen, 27 février 1847, S. V., 48-2-442.

(4) « Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrits par les règlements[1]. Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tri-

[1] L. 9-13 août 1791, tit. III; ordonn. 29 octobre 1833, art. 45.
Ou par le juge de paix du canton dans les ports où il n'y a pas de tribunal de commerce. (Ord. 1er novembre 1826.) — Droits d'enregistrement : L. 22 frimaire an VII, art. 68, § 1er, n° 35; L. 28 avril 1816, art. 43.

Les navires qui voyagent au long cours sont seuls assujettis à la visite avant leur départ (1).

La visite du navire dans les voyages de long cours est obligatoire pour l'aller comme pour le retour (2).

L'ordonnance du 1er novembre 1826 indique le juge de paix du canton comme devant recevoir le procès-verbal de

---

bunal de commerce : il en est délivré extrait au capitaine. » (C. de comm., art. 225.) Voy. Laget de Podio, p. 140.

(1) Trib. de comm. de Marseille, 21 septembre 1831 ; Bordeaux, 27 février 1826; S. 26-2-261 ; Beaussant, t. I, n. 163 ; loi du 13 août 1791, tit. III, art. 4 ; voy. aussi ordonnance 1681; l. I, tit. V, art. 7, et lettres patentes, 17 janvier 1770; déclaration, 17 août 1779; arr. du conseil, 2 mars 1792, l. II, tit. I, art. 8; ordonnance, 1er novembre 1826.

Les experts qui font la visite du navire procèdent 1° avant le chargement; 2° au moment de faire voile. Cette seconde visite a pour but d'examiner si le navire est muni de toutes choses nécessaires à la navigation, si les réparations qui ont pu être ordonnées ont été faites. (Art. 12 et 13, loi 13 août 1791.)

(2) Voy. Trib. de comm. de Marseille, 18 mars 1822; *Journal de Marseille*, 3-1-110; Rouen, 22 juin 1822; P., 17-1-440; Bordeaux, 27 février 1826; D. P., 34-2-233; Cass., 23 mai 1820; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 386.

Une ordonnance de S. E. le ministre de la marine et des colonies, du 11 juin 1827, déclare que le capitaine n'est pas obligé de faire visiter son navire pour le retour. Cette décision porte :

« Qu'il ne peut y avoir lieu, dans le port colonial ou étranger, à la visite obligatoire d'un bâtiment de commerce français, que s'il s'agit d'un armement primitif fait dans ce port, ou d'un réarmement après désarmement dans le même port, et sauf encore le cas exceptionnel où, pour un navire déjà visité, lors de l'origine de son voyage,

visite dans les ports où il n'y a pas de tribunal de commerce. Le juge de paix doit, dans les vingt-quatre heures, envoyer le certificat au président du tribunal de commerce le plus voisin. Le dépôt en est fait au greffe.

Le défaut de visite du navire n'élève qu'une présomption *juris* sur son vice propre. Ainsi le capitaine peut toujours prouver que le sinistre est dû à la force majeure (1). Mais l'avantage du certificat de visite c'est d'établir la présomption que l'accident qui est arrivé est plutôt la suite d'un événement de mer que du vice propre (2).

Lorsque l'assurance est faite sur un navire étranger dans un port étranger, l'assuré est obligé de prouver, conformément aux lois du pays, que le navire était en bon état de navigation au moment du départ (3).

10. Il est encore imposé au capitaine d'avoir à bord l'acte de propriété du navire, celui de francisation, le rôle de l'équipage, les connaissements et chartes parties, les acquits de paiement ou à caution de la douane. (Art. 226)

---

l'existence d'avaries majeures survenues depuis serait tellement notoire que la prompte réparation, après visite, en fût jugée indispensable. »

Si un navire relâche pour avaries, le certificat de visite n'est pas nécessaire, suivant Beaussant, t. I, p. 204, parce que l'usage veut que les experts qui ont ordonné les réparations les visitent.

(1) Cass., 17 avril 1834; S. V, 34-1-233.

(2) Bordeaux, 20 août 1833; S. V., 36-2-111; Rennes, 19 février 1838; Bordeaux, 8 mars 1841; D. P., 42-2-118; Cass., 17 avril 1834; Massé, t. VI, p. 218.

(3) Bordeaux, 29 janvier 1834; S. V., 35-2-15.

La loi du 13 mai 1791 confère au navire construit en France les avantages réservés à la navigation française.

L'article 2 du décret du 18 octobre 1793 déclare qu'il n'y a que les navires construits dans les possessions françaises qui puissent avoir le privilége d'être réputés français (1).

L'acte de francisation d'un navire est dressé conformément à l'article 11 du règlement du 1er mars 1716 et aux articles 4, 9, 13, 19 et autres du décret du 9 octobre 1793 (2).

« Le ministre de la marine, par une circulaire du 8 novembre 1826, aux intendants, ordonnateurs, commissaires généraux et principaux, et commissaires chargés en chef du service dans les ports de France, relative aux formalités à observer pour les changements de nom des navires du commerce, s'exprime ainsi :

« Il a été reconnu nécessaire, pour obvier aux inconvénients que peut faire naître le mode actuellement suivi, de soumettre à quelques précautions et formalités l'exercice de la faculté, dont jouissent nos armateurs, de changer le nom primitif de leurs navires.

« J'ai pris à ce sujet, sur l'avis du bureau de commerce, un arrêté en date du 14 septembre 1826, qui établit que dorénavant toute permission accordée pour le changement de nom d'un navire, par l'officier supérieur d'administration du sous-arrondissement maritime, sera rendue pu-

(1) Laget de Podio, du *Parfait capitaine*, 168.

(2) Laget de Podio, 171.

blique au moyen d'un avertissement dont l'insertion, dans la feuille commerciale du port où se trouvera le bâtiment, sera faite à la diligence de l'autorité maritime locale, avec mention de tous les noms successivement portés par le même bâtiment.

« De son côté, le ministre des finances a pris un arrêté, en date du 16 octobre 1826, qui prescrit à l'administration des douanes, d'après la communication qu'elle recevra chaque fois de l'administration de la marine, de constater toute mutation de nom de navire sur ses registres et expéditions, et de reproduire, dans l'acte de francisation (quand le titre sera renouvelé) avec le nom actuel du navire, l'indication de tous ceux qui lui auront été précédemment imposés. »

« A la suite de cette circulaire, Son Excellence donne connaissance de son arrêté : il considère que le mode actuellement suivi peut donner naissance à des erreurs, et même favoriser la fraude en faisant perdre aux affréteurs, chargeurs et assureurs la trace de l'origine des navires auxquels de nouveaux noms ont été imposés.

« Que le moyen d'obvier à ces graves inconvénients est de donner de la publicité aux changements de noms des bâtiments du commerce, en rappelant tous ceux qu'ils auront pu précédemment porter.

« A la suite de ses considérants, le 14 septembre 1826, il arrête les dispositions suivantes :

« Lorsque, sur la demande des propriétaires d'un navire, l'officier supérieur d'administration du sous-arrondissement maritime aura cru devoir permettre la substitu-

tion d'un nouveau nom à celui sous lequel il est actuellement inscrit, il sera inséré dans la feuille d'annonces commerciale du port où se trouvera le bâtiment, à la diligence de l'autorité maritime locale, et dans un délai qui ne pourra excéder trois jours, un avis indicatif de ladite permission, lequel rappellera les différents noms successivement portés par le navire depuis l'époque de sa mise à l'eau.

« L'officier supérieur d'administration de la marine, qui aura autorisé la mutation, en préviendra sur-le-champ l'agent principal des douanes du ressort, afin que cette administration constate le même changement sur ses registres et sur les expéditions relatives aux bâtiments. » (Laget de Podio, p. 174.)

Le congé est le passe-port du navire ; il est délivré par la douane, suivant les lois en vigueur (1).

Le rôle d'équipage est établi conformément à l'article 20 du titre VII de l'ordonnance du 31 octobre 1784.

Le règlement du 26 juillet 1778 indique son contenu.

Suivant l'article 2 de l'acte de navigation du 21 septembre 1793 les trois quarts au moins des matelots doivent être nationaux pour constituer l'équipage du navire français, et c'est par le rôle de l'équipage qu'on vérifie sa qualité (2).

---

(1) Art. 10 de la loi du 18 octobre 1793 ; 27 vendémiaire an II ; voy. Laget de Podio, 176.

(2) Voy. circulaire ministérielle de la marine, 16 novembre 1816. Sur la composition de l'équipage et des gens qui doivent se trouver à bord du navire, voyez au surplus règlement, 23 janvier 1727 ; ord., 1740 ; ord., 3 mars 1781 ; 1784, tit. XIV, art. 1, 6 ;



On inscrit à la suite du rôle d'équipage les actes de naissance ou de décès (1).

Si le rôle d'équipage n'est pas dressé comme nous venons de le dire, le propriétaire du navire est privé des avantages de la loi (2)

Le connaissement sera de notre part l'objet d'un article spécial.

En ce qui touche les acquits de paiement ou acquits à caution des douanes, ils sont soumis aux lois des 26 octo-

---

lois, 21 septembre 1793, art. 2; décret du 23 mars 1852; id. du 2 juillet 1853; Laget de Podio, 179.

(1) Le testament dont parlent les articles 988, 989 du Code Napoléon ne peut être fait sur le navire qui n'a pas mis à la voile, puisque la forme de testament dont parlent ces articles n'est autorisée que pour le cas de voyage. (Voy. Coin-Delisle, art. 995, n° 4; Poujol, art. 988, n° 3; Delvincourt, t. II, p. 88; voy. encore sur l'application des articles 990 et suivants du Code Napoléon, Coin-Delisle, chap. V, n° 5; Marcadé, art. 990, 994; Delaporte, t. IV, p. 356; Delvincourt, t. II, p. 88; Duranton, t. V, n° 159.

On peut aussi consulter sur les testaments, l'ordonnance de 1681, l. III, tit. II, art. 1, 2 et 3; l'ordonnance de 1689, l. IV, art. 45.

Pour les actes de naissance en mer, voyez articles 59, 60, 61, 81, 86, 87, et 77 Code Napoléon.

Pour les décès, voyez articles 36, 87 du même Code; ord., 1681, l. III, tit XI, art. 6 et 7; ord., 29 octobre 1833, art. 16; Beaussant, t. I, p. 195 et 196; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 505.

(2) 16 thermidor an VIII; Sirey, t. II, part. 2, page 474; 24 vendémiaire an VIII; Sirey, t. VII, part. 2, page 1134; et 1er brumaire an VII.

bre 1796; 10 brumaire an V; 8 floréal an XI, art. 56, 58, 62, 63; 28 avril 1803 (1).

Le capitaine doit être encore muni du manifeste. Le manifeste contient l'état de la cargaison (2), et l'on comprend de quelle importance est ce document.

Un grand nombre de règlements imposent aussi au capitaine la patente de santé (3).

Lorsque le capitaine n'a pas à bord les divers actes énumérés plus haut, ou bien enfin lorsqu'à l'entrée ou à la sortie des rivières il ne se trouve pas en personne dans son navire, il est responsable envers les intéressés de tous les accidents arrivés au navire ou au chargement. (Art. 224, 225, 226, 227, 228, C. de comm.)

11. Le capitaine, en entrant dans un port, n'est pas dispensé de prendre un pilote, parce qu'il n'en existerait qu'un seul (4). Dans ce cas, en effet, il doit attendre que ce pilote soit disponible, et si le capitaine agit autrement, il est responsable des avaries dont son imprudence est la cause.

Le capitaine est sans doute tenu de rester à son bord; mais si, arrivé dans un port, ses fonctions l'appellent ail-

(1) Voy. aussi le titre III de la loi du 22 août 1791; Laget de Podio, 187.

(2) Art. 4, 5 du titre II de la loi du 22 août 1791, et art. 3, 4 et 5 de celle du 24 mars 1794; voy. aussi les circulaires du 18 mars 1817 et la décision du ministre des finances du 19 novembre 1819; Laget de Podio, 188.

(3) Laget de Podio, 189; décret du 23 mars 1852; id., 2 juillet 1853 pour les chirurgiens.

(4) Rouen, 6 mai 1855; *J. de Mars.*, 1856, 2-15; Lehir, 1856, 171.

leurs, il n'est pas coupable de baraterie, encore bien qu'un accident soit arrivé sur le navire (1).

Le capitaine ne peut céder, par une convention privée, le pouvoir inaliénable qu'il tient de la loi et des règlements pour commander le navire; mais l'armateur peut placer à bord un subrécargue chargé de gérer la cargaison et de la direction du voyage.

12. Le capitaine ni les gens de l'équipage qui sont à bord ou qui s'y rendent ne peuvent être arrêtés pour dettes civiles autres que celles pour le voyage. Dans ce cas, il leur est loisible de fournir caution. (Art. 231 C. de comm.)

Par le mot *dettes civiles*, que renferme l'article 231 du Code de commerce, il faut entendre les dettes commerciales ; le mot *dettes civiles* est employé par opposition aux dettes qui résultent d'une condamnation correctionnelle ou criminelle (2).

Si la loi accorde un privilége d'insaisissabilité à la personne du capitaine, ce privilége ne s'étend pas aux choses qui lui appartiennent, sauf celles sans lesquelles il ne pourrait partir et faire son voyage. Le privilége d'insaisissabilité, établi par l'ordonnance du 1er novembre 1745, pour la solde des matelots, est toujours en vigueur (3).

---

(1) Trib. de comm. de Dieppe, 7 février 1848; *Journal de Marseille*, 1848, 2-48.

(2) Delvincourt, t. II, p. 206; Favard, v° *Capitaine*, § 2, n° 6; Dageville, t. II. p. 200; Massé, t. VI, n° 416.

(3) Valin, liv. III, t. II, art. 9; Dageville, t. II, p. 200; Pardessus, t. III, n° 679; Boulay-Paty, t. II, p. 44; Delvincourt, t. II, p. 206, liv. III, *C. de naviculariis, L. uniq. C. de nundinis.*



L'engagement de la caution ne consiste qu'à faire représenter l'individu débiteur après le voyage terminé, ou à répondre de la somme due si le débiteur déserte, ou si, par un fait volontaire, il ne revient pas à la fin de son engagement (1).

13. Lorsque le propriétaire du navire est présent par lui ou par un fondé de pouvoir, le capitaine ne peut, sans leur autorisation, faire aucune dépense pour le navire ni même fréter celui-ci (art. 232 C. comm.); mais le propriétaire étant absent, et si le navire exige des réparations urgentes, le capitaine peut les faire exécuter dans le lieu même de la demeure du propriétaire, et sauf son recours contre lui (2).

Nous avons expliqué plus haut, page 23, note 4, ce qu'on entend par le mot *demeure*.

Lorsque le navire a été frété du consentement des propriétaires, et que ceux-ci refusent de contribuer aux frais nécessaires, le capitaine a le droit, vingt-quatre heures après sommation, et avec autorisation du juge, d'emprunter à la grosse sur la part d'intérêt dans le navire de ces mêmes propriétaires, afin de compléter les frais d'expédition (3).

Les copropriétaires d'un navire peuvent, comme le capitaine, emprunter à la grosse pour le compte de ceux qui refusent de contribuer aux frais d'expédition ou de réparation (4).

---

(1) Pardessus, t. III, no 570; mais voy. Boulay-Paty, t. II, p. 46.
(2) Boulay-Paty, t. II, p. 52; mais voy. Emérigon, 2-451.
(3) Art. 233 C. de comm.; ordonn., 1681, l. II, tit. Ier, art. 18.
(4) Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 456.

Le capitaine représente directement le propriétaire du navire (1). Ainsi, il l'engage lorsque, *hors du lieu de sa demeure*, il affrète le navire, encore bien que cela lui fût interdit (2) par une convention particulière.

Les accidents de mer, prise, naufrage, échouement, feu, jet, innavigabilité, abordage, imposent encore au capitaine des devoirs qui ressortent des divers articles du Code à cet égard (3) et qui tous ont pour base la vigilance.

Dans le cours du voyage, le capitaine a le droit de faire un emprunt à la grosse en se soumettant aux formalités exigées par l'article 234 du Code de commerce (4). Dans

---

(1) Dans une action en justice, le propriétaire est représenté par le capitaine, et il est lié par le jugement rendu contre ce dernier. (Cass., 12 février 1840; S. V., 40-1-225.

(2) Cass., 12 février 1840, arrêt mentionné *suprà*.

(3) Laget de Podio, p. 266 à 290, 319 à 325.

(4) « Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub, ou d'achat de victuailles, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en France par le tribunal de commerce, ou, à défaut, par le juge de paix; chez l'étranger par le consul français, ou, à défaut, par le magistrat du lieu, emprunter sur corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent. Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de son arrivée. L'affréteur unique ou les chargeurs divers qui seront tous d'accord, pourront s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises, en les déchargeant et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé. A défaut de consentement

le cas de vente de marchandises, les propriétaires du navire sont tenus de la valeur des marchandises au lieu de la décharge.

Les affréteurs ou chargeurs, qui toutefois sont d'accord, pourront s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises, en exiger le déchargement, en payant le fret à proportion du voyage avancé. Si un seul exerce ce droit, il paiera le fret entier sur ses marchandises (1).

Si le capitaine peut emprunter aussi bien sur les marchandises du chargement que sur les corps et quille du navire (2), la négligence à réaliser un emprunt pour

---

d'une partie des chargeurs, celui qui voudra user de la faculté de déchargement sera tenu du fret entier sur ses marchandises. » (C. de comm., art. 234.)

(1) Art. 234 C. de comm.; ordonn., 1681, l. II, tit. Ier, art. 19.

(2) Rouen, 29 décembre 1831; S. V., 32-2-160; Rennes, 18 décembre 1832; S. V., 33-2-199.

La Cour de Rennes a décidé, le 25 juillet 1831, que le capitaine ne pouvait emprunter sur le chargement pour les besoins du navire. Cette décision est justement critiquée dans les termes suivants, par M. Caumont, *Dictionnaire universel de Droit commercial et maritime*, vo *Capitaine*, no 41.

« Le capitaine étant obligé d'achever le voyage auquel il s'est engagé, sous sa responsabilité, envers les propriétaires et les affréteurs (C. com., 238), il est donc indispensable de lui accorder les moyens nécessaires pour conduire le navire à sa destination. Or, l'article 234 en lui permettant non-seulement d'emprunter sur corps et quille, mais encore de mettre en gage ou vendre les marchandises, lui a permis, par là même, de les affecter à un emprunt à la grosse, bien moins désastreux aux chargeurs que la vente ou la mise

empêcher la vente du navire serait une baraterie vis-à-vis de l'armateur ou des assureurs.

En effet le capitaine commet une faute lorsqu'il aggrave

---

en gage. Cette faculté, dont l'exercice est abandonné à la prudence du capitaine, ne porte aucune atteinte aux intérêts des chargeurs qui ont leur recours vers les armateurs, pour le remboursement du prix de leurs marchandises vendues ou le paiement des emprunts auxquels on les a engagés, sous la déduction de la contribution aux avaries, dont ils peuvent être responsables (C. com., 234, 298 et 404.) Il ne dépend pas toujours du capitaine d'obtenir les moyens pécuniaires dont il a besoin, aux conditions qui lui sembleraient préférables. Dans le cas où il ne pourrait emprunter à la grosse, il serait forcé d'interrompre son voyage, en manquant à ses engagements, s'il n'avait pas la liberté de se soumettre à cette convention, supposition réprouvée par les principes du droit maritime, notamment par les articles 238, 295 et 296 du Code de commerce. C'est donc à tort que la Cour de Rennes a décidé, le 25 juillet 1831, que les droits du capitaine doivent se borner à faire, dans l'intérêt des chargeurs, des emprunts à la grosse ou autrement, qui sont jugés indispensables pour la seule conservation et les besoins spéciaux du chargement, mais ne peuvent s'étendre jusqu'à affecter indistinctement la totalité du chargement à des emprunts à la grosse, principalement pour les besoins du navire. Cet arrêt trouve sa réfutation dans la loi même, car, d'après l'article 315, les emprunts à la grosse peuvent être affectés sur le chargement ; d'un autre côté, l'article 320 porte, que le chargement est aussi affecté au capital et intérêt de l'argent donné à la grosse sur le chargement ; enfin, aux termes de l'article 324, le prêteur à la grosse sur marchandises chargées dans un navire, désigné au contrat, ne supporte pas la perte des marchandises, même par fortune de mer, si elles ont été chargées sur un autre navire. »

Mais le capitaine n'est pas obligé d'engager la cargaison pour un emprunt à la grosse. (Trib. de comm. de Bordeaux, 1er juillet 1849 ;

par une omission coupable la position de ses mandants.

Dans les pays étrangers, les vice-consuls ont qualité pour autoriser les capitaines à faire un emprunt à la grosse (décrets du 22 septembre et 1er octobre 1854) ; mais antérieurement c'était un acte de juridiction qui leur était interdit (1).

M. Caumont pense, en effet, que le vice-consul, n'ayant pas droit de juridiction, ne pouvait autoriser un emprunt comme le consul (2).

Aujourd'hui, comme nous l'avons dit, le décret du 1er octobre 1854 donne aux vice-consuls, dans le port de leur résidence, le droit d'autoriser les capitaines à contracter un emprunt. Ce décret était réclamé depuis longtemps par les besoins de la navigation (3).

Dans un voyage d'aller, l'emprunt à la grosse qui est autorisé pendant le cours du voyage, est permis aussi lorsque le capitaine est arrivé au lieu de la destination, pour réparation toutefois des avaries survenues pendant le voyage (4).

Lehir, 1851, p. 50 ; voy. cependant l'arrêt de la Cour de Paris, 6 décembre 1848 ; *Journal de Marseille,* 1848, 2-182).

(1) Voy. ordonn. du 26 octobre 1823, art. 2 ; lettre ministérielle du 31 janvier 1844 ; voy. aussi Cass., 24 août 1847 ; S. V., 47-1-766 ; Rouen, 3 janvier 1844 ; *Revue des Assurances,* 1-95.

(2) Art. 2 de l'ordonn. du 26 octobre 1833 ; trib. de comm. du Havre, 16 juin 1842 ; Rouen, 4 janvier 1814 ; Cass., 24 août 1847 ; Dalloz, *Droit maritime,* n° 441.

(3) Caumont, v° *Capitaine,* n° 44.

(4) Bordeaux, 30 mars 1830 ; S. V., 30-2-325.

Dans l'espèce et plusieurs autres de même nature, l'assureur

Mais le capitaine qui, sans nécessité, emprunte ou vend des marchandises, est tenu personnellement, sans préjudice des poursuites criminelles. (Art. 236, C. de comm.)

Dans le cas de vente nécessaire de marchandises, on ne doit vendre les marchandises des affréteurs qu'après celles du capitaine (1). Celui-ci en acceptant son mandat, a pris, en effet, l'engagement tacite de conserver d'abord la chose qui lui a été confiée, car on peut dire qu'il s'est présenté comme remplissant à l'égard des tiers la mission de transporter leurs marchandises et non les siennes.

Les fautes commises par le capitaine dans la gestion et la vente d'une pacotille à lui confiée, engagent directement sa responsabilité (2).

Dans le cas d'innavigabilité constatée, il est permis au capitaine de faire vendre le navire sans l'autorisation spéciale des propriétaires (3).

La vente du navire sera nulle, si elle n'a pas été faite avec les formalités légales, et l'acquéreur sera évincé. Il en serait autrement, si même, hors le cas d'innavigabilité, la

---

prétendait que tous emprunts à la grosse étant interdits au lieu de destination, le capitaine ne pouvait mettre l'emprunt à la charge de l'assureur ; mais les tribunaux, par interprétation de la convention et les avaries ayant eu lieu pendant le voyage assuré, ont jugé que les assureurs n'étaient affranchis que de la *prime* de grosse.

(1) Pothier, *Charte partie,* n° 33 ; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 476, et *Droit maritime,* t. II, p. 76.

(2) Voy. Caumont, v° *Baraterie.* n° 29 ; Émérigon, t. I, p. 370 ; Dalloz, *Droit maritime,* n° 1927 ; Lemonnier, 1-176.

(3) Art. 237 C. de comm. ; ordonn., 1681, l. II, tit. II, art. 19.

vente avait lieu par l'autorité administrative et par mesure de sûreté et d'ordre public (1). Il suit de tout ce qui précède que si le capitaine a vendu, par nécessité, par exemple, pour acquitter les frais de sauvetage de la marchandise, et qu'il n'y ait aucune faute de sa part, il ne saurait être réputé obligé en son nom personnel ; il n'est engagé à l'égard des chargeurs que comme mandataire des armateurs (2). Mais il y a faute grave de la part du capitaine qui, sur le refus du consignataire de recevoir la marchandise, la vend, en pays étranger, sans autorité de justice ni autorisation du consul ; il ne peut s'excuser sur l'usage des lieux pour échapper aux conséquences des prescriptions édictées par l'article 305 du Code de commerce (3).

L'emprunt à la grosse, sur corps ou facultés, de la part du capitaine, est, au surplus, autorisé aussi bien pour empêcher la saisie du navire et l'interruption du voyage que pour la réparation d'avaries ou l'achat des victuailles (4).

Le capitaine, en cas d'innavigabilité constatée, et qui a pu se faire autoriser à vendre le navire, n'a pas le droit d'en faire le délaissement ; le propriétaire assuré peut opter pour l'action d'avarie (5).

---

(1) Caumont, *loco citato*, n. 53.

(2) Bordeaux, 14 avril 1839 ; J. P., v° *Assur. marit.*, n° 1094, p. 58 ; voy. l'ordonnance de 1833, 29 octobre, art. 32 ; la loi du 13 août 1791, tit. III.

(3) Bordeaux, 1er mars 1856 ; ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 20.

(4) Rouen, 4 janvier 1844 ; S. V., 44-2-454 ; voy. Lehir, 1853, p. 100.

(5) Cass., 15 mai 1854 ; Lehir, 1855, 453, et *Gazette des Tribunaux*,

Le capitaine ne doit pas contracter un emprunt pour la réparation qui serait considérable, eu égard à la valeur du navire; dans ce cas il doit faire déclarer l'innavigabilité, sous peine de dommages intérêts envers l'armateur, si celui-ci, à l'arrivée du navire, est obligé de l'abandonner avec son fret, parce que la valeur en était absorbée par l'emprunt (1) et que la réparation ne l'a pas accrue.

Au surplus, lorsque la nécessité d'un emprunt se révèle, il suffit, pour que l'emprunt soit régulier, que la nécessité des réparations à faire ait été constatée par les principaux de l'équipage, sans qu'il y ait eu délibération préalable.

Lorsque le navire déclaré innavigable a été vendu, le capitaine peut néanmoins emprunter à la grosse pour les frais de transport de la cargaison, du loyer et du retour de l'équipage (2). Son mandat, en effet, subsiste encore et pourrait engager sa responsabilité.

Le propriétaire et l'armateur du navire sont tenus de

---

17 mai 1854; voy. aussi trib. de comm. de Bordeaux, 29 avril 1853; Goubeau, 1853, 147.

(1) Trib. de comm. de Mars., 16 octobre 1829; Aix, 27 avril 1830.

(2) Rouen, 29 décembre 1831; S. V., 32-2-160.

Ce même arrêt déclare que les voyages d'aller et de retour doivent être considérés comme deux voyages distincts et séparés, à moins qu'il n'existe de stipulation contraire. Lors donc que le navire a fait heureusement le voyage d'aller, les loyers de l'équipage, à raison de ce voyage, sont définitivement acquis à l'équipage, bien que le navire périsse dans le voyage de retour. Un emprunt à la grosse peut donc être contracté par le capitaine pour payer les loyers dont il s'agit. (C. comm., art. 258, 259, 265 et 299.

payer les lettres de change tirées par le capitaine en cours de voyage, et causées valeur en règlement de compte pour le navire, lorsque en effet il est justifié que les dépenses ont eu lieu (1). (Mais *vide infrà*, Des Armateurs.)

Les articles 232, 230 et 236 du Code de commerce déterminent les cas dans lesquels le capitaine est personnellement tenu ; ces articles sont limitatifs. Ainsi, le capitaine qui tire des lettres de change pour les besoins du navire, ne s'engage pas personnellement (2) envers le donneur de fonds.

Il est vrai que lorsqu'on tire une lettre de change, on doit garantie de son acceptation ; mais il n'en est pas ainsi si le capitaine a déclaré sa qualité et agit pour l'armateur ; et les acticles 111 et 117 du Code de commerce autorisent cette doctrine, car ils supposent la lettre de change tirée en nom propre pour le compte des tiers (3).

On a agité la question de savoir si le capitaine obligeait les propriétaires du navire ou du chargement envers le prêteur, alors que les formalités de l'article 234 du Code de commerce n'avaient pas été remplies. Nous pensons

---

(1) Voy. Bordeaux, 3 avril 1844; S. V., 44-2-599 ; Valin, p. 269 Locré, t. II, p. 78 ; Boulay-Paty, *Droit maritime*, t. II, p. 73; Becane, sur Valin, t. I, p. 449 ; Massé, v° *Capitaine*, n° 159 ; Delvincourt, t. II, p. 211 ; Emérigon, t. II, p. 484.

(2) Art. 1997 C. Nap.; arrêt de la Cour de La Haye, 5 novembre 1825.

(3) Voy. Dalloz, v° *Droit maritime*, n°s 1369 et 1370 ; Bordeaux, 3 avril 1844 ; S. V., 44-2-597 ; Gand, 6 avril 1838 ; Caumont, n°s 47 et 49, v° *Capitaine*.



que les formalités de l'article 234 sont nécessaires (1).

En effet, l'emprunt à la grosse est, par lui-même, la constatation indirecte des avaries ; il donne lieu, en outre, à des frais de commission et de change considérables. A ces divers points de vue toute constatation est nécessaire, et cette nécessité ressort des dispositions prévues par l'article 234 établies dans l'intérêt des armateurs.

Cependant M. Caumont (v° *Capitaine*, n° 45) enseigne, en principe, que le capitaine représente l'armateur ; que sous les lois rhodiennes et romaines, et sous l'ordonnance de 1681 il en était ainsi.

Le capitaine, sauf le cas de collusion frauduleuse avec les tiers, engage donc l'armateur ; d'où la conséquence que si le capitaine n'accomplit pas, notamment, les formalités prescrites pour les compromis à la grosse, suivant l'article 234 du Code de commerce, l'emprunt à la grosse ne sera pas nul à l'égard du prêteur, mais le capitaine sera soumis à des dommages-intérêts envers l'armateur.

« Ce véritable sens de l'article 234, dit M. Caumont (*loco citato*, n°s 45 et 46), résulte également de l'article 236, qui veut que le capitaine qui a, sans nécessité, pris de l'argent sur quille du navire, soit responsable envers l'armement et personnellement tenu du rembourse-

---

(1) *Contrà*, *vide* p. 46, note 1, et Rennes, 16 décembre 1811 ; trib. de comm. de Marseille, 13 déc. 1842 ; mais nous adoptons définitivement l'opinion contraire et nous modifions ainsi ce qui déjà dans nos écrits ne paraîtrait pas en harmonie avec cette opinion. (Voyez Valin, p. 268 ; Emérigon, t. II, p. 459.)

ment, ce qui prouve que le propriétaire est fondé à recourir sur le capitaine, mais qu'il est obligé de désintéresser le tiers envers lequel il demeure tenu par le fait de son capitaine qui était son mandataire légal. Les articles 312 et 192 contiennent une nouvelle preuve que les formalités de l'article 234 ne sont pas obligatoires pour le prêteur vis-à-vis du propriétaire, puisque ce n'est que pour conserver son privilége à l'égard du propriétaire, que le prêteur est obligé de veiller à ce que ces formalités soient remplies par le capitaine ou à l'égard du tiers, lorsqu'il s'ouvre un ordre entre plusieurs créanciers. Enfin, l'assimilation faite par l'article 313 du Code de commerce, du contrat à la grosse à ordre, aux effets de commerce négociables par la voie d'endossement, repousse encore l'idée que les tiers ou porteurs de ces lettres de grosse, puissent être tenus de produire, outre leur titre dont ils sont régulièrement saisis par un simple endossement, des pièces justificatives, c'est-à-dire le procès-verbal signé par les principaux de l'équipage et l'autorisation du juge, énoncés dans l'article 234 du Code de commerce.

« A la vérité, notre sentiment est contraire à la doctrine de presque tous les auteurs, et notamment à celle de Pardessus, t. III, n° 910; Delaporte, sur l'article 234; Delvincourt, t. II, p. 210; Dageville, t. II, p. 223; Boulay-Paty, t. II, p. 65, et t. III, p. 29, et à plusieurs arrêts, particulièrement aux arrêts de Rouen, du 20 novembre 1818 (S. 19-2-236); d'Amiens, du 30 août 1826; aux jugements du tribunal de commerce de Marseille, des 18 avril 1828 et 28 août 1829, enfin, à un arrêt de la Cour de Rouen,

du 24 août 1841. Il résulte de cette doctrine et de cette jurisprudence, que tout prêteur à la grosse doit connaître la qualité de celui avec lequel il contracte, qu'il doit donc s'imputer les conséquences d'un prêt fait à un capitaine qui, par cela seul qu'il n'a pas rempli les conditions sans lesquelles la loi lui dénie le pouvoir d'emprunter à la grosse, doit être considéré, en réalité, comme ayant agi sans mandat ou en dehors des limites du mandat que la loi lui confère. Mais cette interprétation absolue, d'ailleurs contraire à l'ordonnance tacitement confirmée par le Code de commerce, et à la doctrine de Valin (p. 268) et d'Emérigon (t. II, p. 459), rendrait tout commerce nautique impossible, puisqu'il faudrait que chaque prêteur connût la législation de tous les pays maritimes, tandis qu'au contraire, à leur égard, la règle *locus regit actum* doit prévaloir. Aussi, est-ce avec des motifs énergiques que la cour suprême a condamné une pareille doctrine, en décidant, par plusieurs arrêts successifs, que les formalités exigées par l'article 234, ont uniquement pour objet de mettre le capitaine à portée de justifier de la nécessité des emprunts qu'il a souscrits, et d'éviter ainsi toute demande récursoire de la part des propriétaires; mais que ces formalités ne concernaient pas le prêteur qui a traité de bonne foi avec le capitaine, et qui n'est soumis à aucune justification à l'appui de son contrat de grosse (1). »

Cette doctrine est très contestable, *vide infrà* page 64 où nous traitons encore cette importante question.

---

(1) Cass. 28 novembre 1821; D. P., 29-1-20; S. 22-1-64; 5 jan-

La Cour d'Aix toutefois (8 décembre 1820) a jugé qu'un emprunt à la grosse n'était pas nul s'il avait été fait dans le lieu même de l'armement du navire, sans accomplir les formalités de l'article 234.

14. On sait que le capitaine dont le navire est mis hors de service par le mauvais temps, et qui est forcé de relâcher dans un port autre que celui de sa destination, doit faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter son chargement au lieu de sa destination. (Art. 391.)

Si le capitaine ne trouve pas de navire, il est tenu de laisser écouler les délais prescrits par l'article 387 du Code de commerce (1) avant de procéder au délaissement des

---

vier 1841 ; D. P., 41-1-80 ; S.-V., 41-1-6 ; 9 juillet 1845 ; S.-V., 45-1-156 ; D. P., 55-1-313.

Pour la négative sur ces questions, voy. encore Rouen, 20 novembre 1818 ; mais cet arrêt a été cassé par la Cour de cass. le 28 novembre 1821 ; *idem*, Amiens, 30 août 1836 ; S. V., 37-2-160 ; *sic*, Delvincourt, t. II, p. 210, note 5 ; Montgalvy et Germain, sur l'article 234 Code de comm. ; Dageville, id. ; Pardessus, t. III, n° 910 ; Boulay-Paty, t. II, p. 65, et t. III, p. 29 et suiv. ; et sur Emérigon, t. II, p. 461.

Voy. aussi sur l'article 234 du Code de commerce, Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 436 ; *Consulat de la mer*, chap. CIV, CV, CVI ; jug. d'Oléron, art. 1 et 2 ; ord. de Wisbuy, art. 13, 35, 45, 68 et 69 ; ordonn. Hans. Teut., art. 60 ; *Guidon de la mer*, chap. V, art. 35 et chap. XVIII, art. 4 ; ordonn. 1681, tit. *du Capitaine*, art. 19.

(1) « En cas d'arrêt de la part d'une puissance, l'assuré est tenu de faire la signification à l'assureur, dans les trois jours de la réception de la nouvelle. Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de six mois de la signification, si l'arrêt a eu

marchandises pour le compte de l'assureur. Faute par lui de ce faire, il commet une de ces fautes graves qui constituent la baraterie de patron, et qui est prévue par l'article 353 du Code de commerce. (Arg. de l'art. 394.)

15. Il est interdit au capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement, de faire un trafic particulier, sauf convention contraire, sous peine de voir ses marchandises confisquées au profit des intéressés. (Art. 239, 240 C. comm.) (1).

Le chargement, abusivement opéré en cours de voyage, pour le compte du capitaine, et sans connaissement, ne donne pas lieu à contribution en cas de jet, alors surtout que le capitaine apporte, pour toute preuve du chargement et du jet, une déclaration faite au consulat, déclaration même non appuyée de facture régulière (2). (Art. 345.)

Le capitaine naviguant pour son propre compte comme propriétaire ou locataire, est soumis à la patente (3).

---

lieu dans les mers d'Europe, dans la Méditerranée ou dans la Baltique; qu'après le délai d'un an, si l'arrêt a eu lieu en pays plus éloigné. Ces délais ne courent que du jour de la signification de l'arrêt. Dans le cas où les marchandises arrêtées seraient périssables, les délais ci-dessus mentionnés sont réduits à un mois et demi pour le premier cas, et à trois mois pour le second cas. » Code de comm. art. 387; ordonn., 1681, l. III. tit. VI, art. 49 et 50.

(1) 20 août 1838, trib. de comm. de la Seine; voy. le *Droit*, journal des tribunaux, 1838, n° 914.

Sur l'interdiction du trafic, voy. ordonnance de 1681, liv. II, tit. I, art. 28.

(2) Aix, 9 juin 1840; Armand Dalloz, v° *Avaries*, n° 19, p. 112.

(3) Loi du 25 avril 1844, art. 13, n° 6.

Dans l'engagement *à la part*, le capitaine est tenu de payer le fret de sa pacotille. Il entre dans les bénéfices du chargement, il doit donc contribuer aux dépenses.

Le droit de chapeau est une certaine gratification donnée au capitaine, et qui est connu aussi sous le nom d'*étrennes*, *vin du marché*, chausses.

Si le capitaine navigue à profit commun, le droit *de chapeau* ne lui appartient pas exclusivement ; il n'a droit qu'à une part dans la répartition des bénéfices (1).

16. Le capitaine ne peut, sans l'avis des officiers et des principaux de l'équipage, abandonner son navire. Dans le cas d'abandon, il est tenu de sauver les choses les plus précieuses. Le cas fortuit, en cas de perte des effets transportés, est le seul fait qui le libère. (Art. 241 C. comm.)

En prescrivant au capitaine ces diverses formalités, la loi a voulu entourer ses actes de toute garantie. Si le capitaine seul eût pu se déterminer dans l'acte si grave d'abandon, on aurait pu craindre qu'il ne fût pas assez réfléchi.

Nous n'avons jusqu'à présent parlé que des obligations en général du capitaine, mais nous avons indiqué celles qui lui incombent à l'arrivée, en voici le complément :

17. Lorsque le capitaine arrive (2) il est obligé de faire

---

(1) Boulay-Paty, t. I, p. 98 ; Delvincourt, t. II, p. 284. Il en est de même pour les étrennes que le capitaine reçoit *bonâ custodiâ*.

(2) Le capitaine, entrant au port, doit se conformer aux règlements généraux et particuliers pour le placement du navire. A cet effet, il fait à l'officier du port la déclaration d'entrée et demande la place qu'il doit occuper, le lieu où il doit aborder, décharger et même délester. (Cass., 9 mars 1844.)

viser son registre et de rédiger un rapport qui indique le lieu et le temps du départ, la route tenue, los hasards courus, les événements de mer. Ce rapport a lieu au greffe devant le président du tribunal de commerce du lieu et à défaut devant le juge de paix qui l'enverra sans délai au président du tribunal de commerce du lieu, ou le plus voisin. Le dépôt est toujours fait au greffe du tribunal de commerce. (Art. 242 C. comm.) (1).

Le rapport du capitaine cède sans doute à la preuve contraire, mais cette preuve ne résulte pas de simples inductions ou de raisonnements plus ou moins justes en apparence (2), il faut démontrer la fausseté du rapport.

L'ordonnance de 1681, liv. I, tit. X, art. 7 et 8, réservait aussi aux parties intéressées le droit de contredire le rapport du capitaine et d'en annuler les énonciations.

Le capitaine étranger qui arrive en France peut faire son rapport conformément aux lois de son pays, si surtout il y a réciprocité entre la France et la nation à laquelle appartient le capitaine étranger. Ce rapport est fait devant le

(1) « Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son registre, et de faire son rapport [1]. Le rapport doit énoncer le lieu et le temps de son départ, la route qu'il a tenue, les hasards qu'il a courus, les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage. » (C. de comm., art. 242; ordonn., 1681, l. I, tit. X, art. 4 et 5.)

(2) Trib. de comm. de Bordeaux, 17 juillet 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 2-13.

[1] Droits d'enregistrement : L. 22 frimaire an VII, art. 68, § 1, n° 35; L. 28 avril 1816, art. 43.

consul de sa nation (1). Telle est, au surplus, la règle contenue dans une circulaire ministérielle de 1833.

M. Caumont (v° *Capitaine*, n° 57) enseigne qu'on ne doit recourir au juge de paix qu'autant qu'il n'y a pas de tribunal civil qui remplisse les fonctions de tribunal de commerce. Cette doctrine nous paraît incontestable.

Suivant M. Dalloz (v° *Droit maritime*, n° 529) le rapport doit être fait devant le maire ou son adjoint, s'il n'y a pas de juge de paix (2).

Le capitaine français qui aborde dans un port étranger doit aussi se présenter au consul de France pour prendre un certificat constatant l'époque de son arrivée, de son

---

(1) Aix, 14 mars 1840; trib. de comm. de Bordeaux, 22 août 1838; trib. de comm. de Marseille, 22 août 1845; Cass., 23 novembre 1847; Cass. (ch. civ.), 26 février 1851; *Revue des Assurances*, 7-94; S. V., 48-1-66; trib. de comm. de Marseille, 28 février 1837.

(2) Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 152, et *Droit maritime*, t. II, p. 125.

A l'arrivée au lieu de destination, le capitaine rend compte de sa mission à l'autorité publique et aux parties intéressées; il remet, dans les vingt-quatre heures, au bureau des douanes, l'acte de francisation et de congé qui y restent déposés jusqu'au prochain départ. (Loi de vendémiaire an II, art. 28.)

Dans les vingt-quatre heures aussi, il déclare à l'officier du port la quantité et la qualité du lest qu'il a à bord. (Ord. de 1681, liv. IV, tit. IV, art. 1er; ord. de 1765; conseil d'Etat, 6 septembre 1842.)

Il remet encore au préposé à l'inscription maritime le rôle d'équipage (règlement de 1727); enfin, il dépose au bureau des douanes l'état du chargement, paie les droits et fait décharger les acquits à caution.

départ, l'état et la nature du chargement. (C. comm., 244.)

L'obligation imposée au capitaine d'un navire de faire son rapport dans les vingt-quatre heures de l'arrivée au port, n'est pas absolue. Le rapport fait plus tard peut être considéré comme valable, suivant les circonstances, et les juges peuvent même tirer des pièces produites la preuve que la formalité prescrite par la loi a été accomplie. C'est ainsi que l'a décidé la Cour de cassation (1) en rejetant un pourvoi contre un jugement du tribunal de commerce de Bordeaux.

Cette décision est autorisée par la disposition de l'article 230 du Code de commerce qui affranchit le capitaine de toute responsabilité dans le cas de force majeure, que celui-ci doit prouver, afin d'établir qu'il n'a commis aucune faute. La faute qui précède le cas fortuit empêche en effet celui-ci d'avoir aucune portée, car, sans la faute, le cas fortuit ne fût pas arrivé (2).

L'arrêt précité constate que le livre de bord peut établir les événements qui, sauf preuve contraire, justifient de l'innavigabilité en l'absence des autorités légales.

Dans le cas de relâche forcée dans un port français, le capitaine est tenu de déclarer au président du tribunal de commerce du lieu les causes de sa relâche. Il s'adresse au juge de paix, à défaut du président (3). Dans un port étranger

---

(1) Cass. (ch. req.), 2 juillet 1839; voy. *le Droit*, 31 juillet 1839.

(2) Aix, 21 juillet 1821; *Journal de Marseille*, 20-1-371.

(3) Voy. *suprà*, ce qui a été dit pour le tribunal civil remplaçant le tribunal de commerce.

le capitaine s'adresse au consul français ou à son défaut à un magistrat du lieu. (Art. 242 C. comm.; ordonn., 1681, l. I, tit. X, art. 4 (1).

Un rapport pourrait paraître inutile dans le cas de naufrage, et lorsque le capitaine s'est seul sauvé, mais dans ce cas encore les divers intéressés ont le droit de connaître les causes du sinistre pour apprécier la conduite du capitaine.

Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec partie de l'équipage est donc tenu de se présenter devant le juge du lieu, ou, en son absence, devant toute autre autorité civile, d'y faire son rapport, de le faire vérifier par les gens de l'équipage sauvés, et d'en lever expédition pour en justifier aux intéressés. (Art. 246 C. comm.) (2).

La fausse déclaration d'un naufrage par les gens de l'équipage serait considérée comme un faux témoignage en matière civile (3).

Le capitaine qui a omis dans son rapport de signaler un

---

(1) La relâche forcée dans un port et les obligations à remplir étaient prévues par l'ordonn. de 1681, liv. I, tit. X, art. 6; voy. l'ordonnance du 29 octobre 1833, art. 12; la loi des 6, 22 août 1790, tit. VI, liv. IV; et enfin celle de germinal an II, tit. II, art. 6.

(2) « Le capitaine qui a fait naufrage, et qui s'est sauvé seul ou avec partie de son équipage, est tenu de se présenter devant le juge du lieu, ou, à défaut de juge, devant toute autre autorité civile, d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition. » (C. de comm., art. 246.)

(3) Cass., 17 septembre, 1836; S. V., 36-1-817.



cas de force majeure, ne peut ensuite l'établir par aucune preuve (1), celle-ci serait réputée tardive et dès lors suspecte.

Le rapport du capitaine doit être appuyé de certaines pièces justificatives; mais si le navire a péri corps et biens et que le capitaine ait seul échappé au naufrage (2), on ne peut lui faire un reproche de l'absence des pièces justificatives qu'il serait tenu de produire dans d'autres circonstances.

La loi, comme on l'a vu, oblige dans bien des cas le capitaine à un rapport, mais ce rapport doit-il être toujours vérifié dans le cas d'avaries comme pour le naufrage?

La cour de Rennes (9 janvier 1821, J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 652, p. 35) a jugé qu'il n'est pas nécessaire qu'un procès-verbal d'avaries rapporté par le capitaine au lieu du déchargement soit vérifié par les passagers, quand il l'a été par les gens de l'équipage. L'article 247 du Code de commerce ne s'entend, dit cet arrêt, que du cas de naufrage (3).

Sans doute l'article 247 se trouve placé après l'article 246 qui ne parle que du naufrage, mais si l'on examine l'ensemble des dispositions de la loi, on sera convaincu que le législateur a voulu rendre de plus en plus évidente la conduite du capitaine. Or, s'il en est ainsi, pourquoi, dans le cas d'avaries comme dans le cas de naufrage, le rapport

---

(1) Aix, 3 août 1818.

(2) Dageville, t. V, p. 494.

(3) Rennes, 9 janvier 1821 ; J. P., v° *Assur. marit.*, n° 652, p. 35.

ne serait-il pas vérifié par les passagers, s'il y a possibilité? D'ailleurs, l'art. 247 étant précisément placé après tous les cas possibles d'événements de mer, il s'ensuit, ce nous semble, qu'il les régit puisqu'il n'établit aucune exception (1).

Le délai de vingt-quatre heures pour le rapport n'est pas prescrit aussi rigoureusement en cas de naufrage que lorsqu'il y a simplement accident ou relâche forcée. (Art. 242, 245.) Mais le capitaine doit faire son rapport le plus tôt possible (2).

Si le rapport du capitaine n'a pas été vérifié, les juges peuvent cependant y puiser des éléments de décision pour des faits qui n'intéressent pas directement le capitaine.

En effet, le rapport du capitaine peut servir à prouver entre tiers, le capitaine étant désintéressé dans le débat (3).

Au surplus, le rapport d'un capitaine, on le sait, ne fait pas tellement foi qu'il ne puisse être combattu par des preuves contraires. Spécialement la déclaration que des marchandises jetées à la mer étaient, avant le jet, avariées de vice propre, peut être combattue par la preuve que le capitaine avait pu constater l'avarie avant le départ (4).

On s'est demandé si pour la constatation des avaries

(1) Voy. Boulay-Paty, t. II, *Droit maritime*, p. 152; Locré, t. II, p. 93; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 133; Pardessus, t. III, n° 649; voy. aussi Rennes, 23 août 1810.

(2) Rennes, 12 juillet 1816; voy. encore sur les devoirs du capitaine qui fait naufrage, ordonnance du 29 octobre 1833, art. 17.

(3) Cass., 2 juillet 1838; Bordeaux, 11 juillet 1826; S., 26-2-254.

(4) Bordeaux, 18 janvier 1841; J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 657, p. 35.

survenues dans des mers lointaines, et réparées dans un port étranger, le capitaine était tenu de les établir par un rapport fait au magistrat du lieu, quoique sujet d'une puissance étrangère, ou bien s'il suffirait d'un certificat émané des négociants notables du port dont la signature serait légalisée par les autorités locales? Ce certificat, suivant la Cour de Bordeaux, 22 février 1844, est suffisant; mais, suivant Emérigon (t. II, p. 125), Valin (p. 175) et Boulay-Paty (*Droit maritime*, t. II, p. 125), le rapport doit être fait devant le magistrat du lieu, quoique sujet d'une puissance étrangère. Tel est, en effet, le vœu de la loi exprimé implicitement dans l'article 244 du Code de commerce.

18. Le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport. (Art. 248 C. comm.) Nous traiterons, au paragraphe *Du Fret,* des fins de non-recevoir. (Art. 435 et suiv.)

Le capitaine, avant son départ d'un port étranger, ou des colonies françaises pour revenir en France, doit envoyer à ses propriétaires un compte signé de lui, contenant l'état du chargement, le prix des marchandises de la cargaison et l'état des sommes empruntées avec le nom des prêteurs. (C. comm., 235; ord., 1681, l. II, tit. I, art. 30.)

Le capitaine qui, pendant le voyage, manque de victuailles, pourra, après avoir pris l'avis des principaux de l'équipage, forcer ceux qui ont des vivres à les mettre en commun (1).

On ne peut qu'approuver cette sage disposition de la loi

(1) Art. 249 C. comm.; ordonn., 1681, l. II, tit. I, art. 31.

qui unit dans un sort commun tous ceux qui se sont engagés dans une expédition maritime.

Le capitaine a encore des devoirs d'humanité à remplir. Ainsi celui qui refuse de laisser attacher une amarre à son bord, pour conjurer un péril imminent, viole les règlements du port de Bordeaux (1). L'article 8 du règlement du port de Marseille contient la même prescription. Comme conséquence des devoirs d'humanité du capitaine, un arrêt de Rouen (7 janvier 1853, Teulet et Camberlin, t. IV, n° 1207) décide que le capitaine du navire qui s'est détourné de sa route pour porter secours, a droit à des dommages-intérêts.

Dans les divers paragraphes qui vont suivre, nous constaterons encore nécessairement les droits et obligations du capitaine, puisqu'il se trouve engagé dans les contrats du droit maritime que nous examinerons (2). Mais, dès à présent, nous avons présenté l'ensemble des obligations du capitaine ; on voit combien ces obligations sont nombreuses et intéressent au plus haut degré les diverses parties, armateurs, propriétaires de navire et chargeurs, dont les intérêts reposent dans les mains du capitaine.

S'il en est ainsi, les diverses prescriptions de la loi qui règlent les devoirs du capitaine doivent être considérées plutôt comme impératives que comme énonciatives. Aussi, c'est avec beaucoup de raison qu'Émérigon (t. I, chap. VII, sect. 5, p. 194) disait avant M. Laget de Podio, cité *suprà* :

« Le titre de maître, *magister*, est un *titre d'honneur*,

---

(1) Trib. de comm. de Bordeaux, 2 avril 1855 ; *J. M.*, 1855, 1-141

(2) Voy. aussi le paragraphe de l'*abordage*.



d'expérience et de bonnes mœurs, dit Cleirac, sur l'art. 1er des *Jugements d'Oléron.*

« Targa (cap. XII, p. 36), dit que le grade du capitaine qui commande un navire armé, soit en guerre, soit en marchandises, est un poste de dignité, et que les capitaines marchands jouissent de tous les priviléges militaires : *Il posto di capitano di nave, è dignita........... gedendo esso di tutti li privilegi militari.*

« *Magister navis miles existimatur; ideòque omnibus privilegiis militaribus gaudet.* Roccus, *de navibus,* not. 7.

« Cet état demande autant d'expérience que de théorie dans l'art de la navigation. Il faut qu'un capitaine ait le talent de commander et de se faire obéir. S'il est attaqué par les ennemis ou par des pirates, il a besoin de toute l'intrépidité du militaire. Supérieur aux accidents extraordinaires, son courage doit dissiper les craintes, ramener le calme dans les esprits, animer les bras les plus timides, et vaincre la fortune.

« D'autres devoirs moins brillants, mais non moins essentiels, lui sont imposés. Il faut qu'il ait soin de son navire et de la marchandise; qu'il veille à la conservation des victuailles, à la santé de son équipage, au bon ordre, et à la plus exacte discipline. Il faut qu'il sache user de l'autorité que la loi lui donne. Il est *magistrat* dans son bord, et le pavillon qu'il arbore lui défère tous les pouvoirs que les circonstances rendent nécessaires.

« S'il est chargé de la vente et des achats, il faut qu'il devienne *négociant,* et qu'il en remplisse tous les devoirs pour l'avantage de ses armateurs. »

§ 2. — DU CONTRAT A LA GROSSE.

Sommaire.

19. Le contrat à la grosse favorise la navigation puis-

qu'il vient en aide aux besoins du commerce; mais il est soumis par le législateur à certaines règles qui en constituent la nature et l'essence.

En traitant du capitaine, nous avons exposé quelques-uns des rapports de l'assurance avec le prêt à la grosse, nous avons fait connaître aussi les devoirs du capitaine en ce qui touche l'emprunt à la grosse; nous devons maintenant examiner ce contrat en lui-même.

Le contrat à la grosse existait dans le Droit romain, on le trouve désigné par les expressions : *Nauticum fœnus, pecunia trajectitia, pecunia nautica.* On prêtait à la grosse pour tout le temps que durait le voyage ou pour un temps déterminé. Dès que les risques venaient à cesser, le profit maritime ne courait plus, il était remplacé par le risque de terre.

« Lorsque le prêt (dit M. Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*) n'avait été fait que pour une partie du voyage, le prêteur faisait ordinairement embarquer un esclave chargé d'exiger, dans le lieu où le contrat finissait, le paiement de la somme prêtée, ainsi que du profit convenu, et il stipulait une certaine somme pour le loyer de cet esclave; on stipulait aussi une peine pécuniaire pour le cas où l'emprunteur serait en retard d'effectuer le paiement, et cette peine était acquise dès l'échéance du terme, à moins qu'il ne se présentât personne pour toucher, auquel cas elle se confondait avec l'intérêt de terre au delà duquel on ne pouvait rien exiger. »

Au moyen âge on connaissait le contrat à la grosse sous le nom de *bomerie*, du mot flamand *bome*, *quille de vais-*

seau; bome, quille équipée (1). Il paraît qu'on ne prêtait alors que sur la quille ou le corps du navire.

Dans divers pays de l'Italie, le contrat à la grosse est appelé *hypothèque* (2).

Le contrat à la grosse est consensuel, unilatéral, à titre onéreux, aléatoire, de droit strict, du droit des gens.

Le contrat à la grosse a de grandes affinités avec le contrat d'assurance, mais on reconnut avec raison, lors du projet du Code, que tout en admettant les points d'analogie qui existent entre ces deux contrats, ils différaient dans leur exécution, dans leur forme et dans leurs stipulations.

Pour qu'un contrat à la grosse puisse être valable, il faut, comme conditions essentielles, le consentement des parties, la capacité, un capital prêté, un ou plusieurs objets affectés au prêt, des risques auxquels ces objets soient exposés et dont le prêteur soit chargé; enfin un profit maritime.

Le contrat à la grosse peut être notarié ou sous seing privé (Code de comm., art. 311); il peut être verbal et être prouvé. (*Vide infrà*, p. 75.) (3).

20. Les contrats à la grosse sont soumis au droit de 50 cent. par 100 (4).

---

(1) Voy. *Hanse teutonique*, art. 58; Cleirac, sur les art. 1 et 2 du chap. XVIII du *Guidon de la mer;* Loccenius, de *Jure marit.*, lib. II, cap. VI, n° 1; Alauzet, *Encyclop. du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 2.

(2) Boulay-Paty, 2-5.

(3) Boulay-Paty, 3-41; *contrà* sur ce dernier point, Delvincourt, 2-321.

(4) Loi du 22 frimaire an VII, art. 69, § 2, n° 10.



21. Le contrat à la grosse fait en pays étranger, mais payable en France, est réglé, quant à ses effets, par les lois françaises (1).

22. Le droit d'emprunter appartient aux propriétaires des objets affectés au prêt, et dans le cas de l'article 220 du Code de commerce, s'il y a dissentiment, on suit les prescriptions de la loi. (*Vide infrà*, Des Armateurs.)

Si le propriétaire est en faillite, le syndic peut seul emprunter avec l'autorisation du juge-commissaire (2).

Le simple possesseur de marchandises peut les affecter à la grosse, car possession en fait de meubles vaut titre (3). Il ne pourrait en être ainsi en ce qui touche le navire; le prêteur doit se faire représenter le titre de propriété (4). Celui qui commande le navire n'est pas, par ce seul fait, présumé propriétaire.

En effet, le plus souvent le capitaine n'est pas le propriétaire du navire, et il semble qu'en présence de ce que nous venons de dire, la faculté d'emprunt lui serait interdite; mais il n'en est pas ainsi; les besoins du commerce exigeaient que le capitaine, quoique non propriétaire du navire, pût emprunter dans le cours de la navigation.

Le législateur permet donc, par exception, au capitaine,

---

(1) Boulay-Paty, *Droit maritime*, t. III, p. 108; trib. de comm. du Havre, 15 mai 1843; *Gazette des Tribunaux*, 7 juin 1843.

(2) Rouen, 12 juin 1821; Devilleneuve et Carrette, 6-2-431; Cass., 17 février 1824; S. V., 25-1-243.

(3) Pardessus, t. III, n° 909.

(4) Pardessus, *loco citato*, n° 909.

et en raison des besoins de la navigation, d'emprunter pour empêcher la perte du navire ou de la cargaison (1).

Mais si les propriétaires du navire sont sur les lieux, le capitaine doit obtenir leur autorisation authentique pour l'emprunt; si cette formalité n'a pas eu lieu, le prêteur n'a privilége que sur la portion que le capitaine peut avoir sur le navire et le fret, mais dans le cas de l'article 321 du Code de commerce.

Toutefois une sommation faite aux propriétaires permet au capitaine d'emprunter s'il y a nécessité; cependant il doit avoir l'autorisation du juge (2).

La nécessité de l'emprunt pour éviter la saisie du navire n'a pas besoin d'être constatée par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, comme celle du radoub ou de l'achat de victuailles (3).

Le prêteur qui justifie que toutes les formalités pour l'emprunt en voyage ont été remplies, ne peut être repoussé par les armateurs qui argueraient que le capitaine avait reçu défense d'emprunter (4).

Nous avons déjà exprimé cette doctrine; nous avons aussi fait connaître notre opinion sur la question de savoir si les armateurs sont engagés par un emprunt lorsque les formalités imposées par l'article 234 n'ont pas été remplies,

---

(1) Art. 234, 236, C. de comm; Rouen, 4 janvier 1844; S. V., 44-2-454.

(2) Boulay-Paty, 2-62.

(3) Rouen, 29 décembre 1831; S. V., 32-2-160.

(4) Pardessus, t. III, n° 911.

nous croyons devoir revenir encore sur cette question qui présente le plus grand intérêt pour les armateurs et leur fait sentir la nécessité d'un bon choix dans la personne du capitaine.

C'est en effet une question controversée que celle de savoir si l'emprunt est nul, parce que les formalités exigées par l'article 234 du Code de commerce n'ont pas été remplies. Suivant quelques autorités, le contrat fait contrairement à la loi n'engage pas les armateurs (1). Le législateur en prescrivant les dispositions contenues dans l'article 234 du Code de commerce n'a pas eu en vue seulement la responsabilité du capitaine envers l'armateur, mais bien la décharge de celui-ci envers les prêteurs.

Les lois d'Angleterre, des États-Unis veulent que l'emprunt soit fait conformément à la loi ; les autres législations étrangères adoptent des principes semblables (2).

---

(1) Voy. *suprà*, p. 47.

(2) Cod. espagnol, art. 644, hollandais, 372.

« Telle est aussi l'opinion que nous embrassons, dit M. Alauzet (*Encycl. du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 110). Si, en effet, les dispositions de la loi (article 234) n'ont pas d'autre but[1], elles sont à peu près inutiles ; car si le capitaine justifie, par quelque moyen que ce soit, qu'il y avait nécessité et qu'il a rempli fidèlement ses devoirs de mandataire, il sera à l'abri de toute poursuite ; les principes généraux suffisent ; il fallait simplement s'y référer. D'un autre côté, le capitaine eût-il même rempli les formalités, si l'armateur prouve qu'il a malversé, elles ne le mettront pas à cou-

[1] La décharge du capitaine envers le propriétaire.

M. Alauzet, comme on l'a vu par la citation en note, page 64, est un des auteurs qui se prononce le plus énergiquement contre l'engagement de l'armateur envers le prêteur, alors que les formalités de l'article 234 n'ont pas été observées. Décider autrement, pense cet auteur, ce serait étendre outre mesure les pouvoirs du capitaine et mettre en péril toujours la fortune de l'armateur; c'est cette opinion aussi que nous avons embrassée, et elle est loin de porter atteinte aux besoins de la navigation.

M. Alauzet (*loco citato*) admet toutefois que si l'emprunt

---

vert. Il est donc permis de croire qu'en indiquant une marche particulière et assez compliquée, en exigeant l'autorisation de la justice, le législateur a voulu donner aux intérêts du propriétaire une garantie, mettre le prêteur à l'abri de toute chicane, et compléter la capacité du capitaine, laquelle n'est pas entière, puisque, dans le lieu de la demeure des propriétaires, il ne peut emprunter sans un pouvoir spécial ; n'est-il pas conséquent d'admettre que, loin d'eux, il est obligé de demander l'autorisation de la justice pour en tenir lieu ?

Quant à l'argument tiré des termes de l'article 236 du Code de commerce, il nous paraît un peu forcé. De ce que le capitaine qui a emprunté sans nécessité est personnellement responsable, il ne s'ensuit pas nécessairement que le prêteur puisse impunément violer les dispositions de l'article 234.

En remplissant les conditions posées par le Code, le prêteur évite qu'on élève contre lui les questions, souvent débattues, de savoir si, lors du prêt, les besoins du navire étaient réels, s'il y a eu excès dans l'emprunt, si l'on se trouvait dans un pays où l'emploi des deniers ne pouvait se faire, etc. C'est la source de tous ces procès que le Code a voulu tarir, mais sans sacrifier les intérêts de l'armateur. »

est fait à l'étranger, il suffit, pour sa validité, que le capitaine se conforme aux formalités usitées dans le pays; ainsi, dans l'espèce, ne serait pas admissible l'opinion de M. Pardessus qui n'admet dans aucun cas la validité du contrat à la grosse, si les formalités prescrites par l'article 234 du Code de commerce n'ont pas été rigoureusement observées. Le prêteur doit donc, dit M. Alauzet, *loco citato*, connaître la loi de son pays et savoir de quelles précautions elle entoure le contrat à la grosse consenti par un capitaine pour le compte de ses commettants. Il est bien entendu cependant que si le prêteur prouve que les deniers fournis par lui ont été employés aux besoins du vaisseau, il aura contre le propriétaire l'action que lui accordent les principes généraux du droit.

23. On peut faire enregistrer un contrat à la grosse au greffe des tribunaux de commerce où le contrat est passé, ou au greffe du tribunal du domicile du prêteur, ou bien encore au greffe du tribunal du domicile de l'emprunteur (1).

S'il s'agit d'un contrat fait en France, l'enregistrement est indispensable, car l'enregistrement du prêt à la grosse et les formalités prescrites par l'article 312 intéressent les tiers. Si l'on recherche en effet quelle est la pensée qui a préoccupé le législateur lorsqu'il a exigé l'enregistrement du contrat à la grosse, on reconnaît que c'est afin de rendre le contrat certain par sa date et d'empêcher que la fraude soit commise. (*Vide*, pour le prêt à l'étranger, art. 234.)

MM. Germain et Mongalvy (*Analyse raisonnée du Code,*

(1) Cass., 20 février 1844; S. V., 44-1-197.

art. 312) enseignent que le prêt à la grosse passé en France doit être enregistré au greffe du domicile du prêteur (1). La Cour de cassation a jugé cependant que l'enregistrement pouvait avoir lieu indifféremment au greffe du tribunal de l'emprunteur, du prêteur, ou du lieu où le contrat est passé. La Cour, à cet égard, se fonde dans ses considérants sur ce que dans le silence de la loi on ne peut ajouter à ses dispositions pour établir des déchéances.

On sait que l'enregistrement du prêt à la grosse doit avoir lieu dans les dix jours de sa date. (C. comm., 312.)

L'enregistrement, quoique fait après le délai de dix jours de sa date, conserve-t-il le privilége du prêteur contre les créanciers qui sont postérieurs à l'enregistrement? (2).

M. Alauzet combat l'opinion de Boulay-Paty (2 427) et Locré (2-239), qui admettent que l'enregistrement, quelque tardif qu'il soit, a effet contre les créanciers postérieurs. M. Alauzet (*Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 88) appuie avec raison son opinion sur les termes de l'article 312.

Le prêteur qui est porteur d'un billet à l'égard duquel les formalités prescrites par l'article 312 du Code de commerce ont été accomplies, et d'un autre billet non transcrit suivant les termes de cet article, ne peut imputer sur le billet irrégulier la somme qu'il a reçue en cours de voyage;

---

(1) Voy. aussi Rouen, 23 mai 1840; D. P., 40-2-194.

(2) Pour l'affirmative, voy. Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 427, et *Droit maritime*, t. III, p. 23; Locré, t. II, p. 239. Voyez Boulay-Paty, t. III, p. 24; Pardessus, t. III, n° 900.

l'imputation doit, à l'égard des tiers, être faite sur le billet enregistré et jouissant du privilége (1); s'il en était autrement, on éluderait trop facilement les dispositions de la loi.

Il en doit en être ainsi, alors même que le billet irrégulier porterait stipulation de paiement au lieu où la somme a été reçue.

24. Encore bien que le contrat à la grosse et l'assurance aient de l'analogie, on doit cependant constater les différences qui établissent entre ces deux contrats une ligne de démarcation. Ces différences se résument dans le rapprochement qui suit entre les deux contrats.

Le donneur fournit une somme; l'assureur n'en fournit pas d'abord. Dans le contrat à la grosse, on donne un gage. Dans le contrat d'assurance, la perte possible est le lien entre les parties. Le prêteur à la grosse ne contracte aucune obligation. L'assureur doit payer, le sinistre arrivant. Enfin, à un autre point de vue, le donneur est demandeur, l'assureur est défendeur. «C'est au prêteur, dit M. Alauzet, *loco citato*, à prouver l'événement qui lui donne droit au remboursement du capital prêté et du profit convenu; c'est au contraire à l'assuré à prouver le sinistre dans les délais déterminés. L'assureur, dit encore M. Pardessus, (t. III, n° 889), n'agit point, il attend et pourra fonder ses exceptions sur l'insuffisance, l'irrégularité ou la tardivité des preuves apportées par l'assuré.»

Ainsi, les règles du contrat à la grosse ne pourront s'appliquer entièrement à l'assurance, sauf quelques exceptions.

(1) Aix, 10 août 1838; D. P., 39-2-146.

25. Un acte de prêt à la grosse est censé fait *à l'ordre* quand il est fait au porteur. Il peut être donc négocié dans ce cas par la voie de l'endossement (1). (C. comm., 313.)

Mais l'ordre doit être causé *comptant*, et à défaut, l'endossement n'est qu'un simple mandat *de exigendo*. Le porteur n'est dès lors plus considéré que comme étant aux droits de son cédant (2) et il en subit les exceptions.

Il suit de ce qui précède que le contrat de grosse qui n'est pas à ordre ne peut se transmettre que suivant les articles 1690, 1693 et 1694 du Code Napoléon.

L'article 1690 porte notamment :

« Le cessionnaire n'est saisi à l'égard des tiers que par la signification du transport faite au débiteur. Néanmoins le cessionnaire peut être également saisi par l'acceptation du transport faite par le débiteur dans un acte authentique. »

Mais le mot *à ordre*, dans le contrat à la grosse, n'est pas sacramentel ; le contrat peut être purement et simplement passé à une personne dénommée (3).

La garantie résultant de l'endossement ne s'étend pas, au surplus, au profit maritime, à moins de stipulation contraire (Code comm., 314).

« La garantie, disait M. Corvetto, dans l'exposé des mo-

(1) Cass., rejet, 27 février 1810 ; S., 10-1-183 ; voy. aussi Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 554, et *Droit maritime*, t. III, p. 99 ; Pardessus, t. III, n° 899.

(2) Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 534, et *Droit maritime*, t. III, p. 99 ; Bordeaux, 5 février 1839 ; S. V., 39-2-370.

(3) Cass., 27 février 1816 ; S. V., 10-1-183 ; Alauzet, *loco citato*, n 121.



tifs, doit avoir pour limite la somme qu'on reçoit. Le prêteur à la grosse a endossé son billet, c'est-à-dire il en a fait le transport pour une somme égale à celle qu'il a donnée lui-même et qui se trouve exprimée par le texte du billet. Il est juste, il est dans l'ordre et dans la nature des choses qu'il cautionne jusqu'à cette somme; mais pourquoi cautionnerait-il pour une somme plus forte? Quel dédommagement recevrait-il pour ce surcroît de garantie? Garant pour la somme qu'il reçoit, il le serait encore, sans motif, de 25 ou 30 pour 100 de profit maritime qu'il ne reçoit pas. »

Ainsi, la garantie s'étendant au profit maritime n'est pas interdite comme contraire à la loi, mais elle n'est pas présumée exister, puisque l'endossement du billet ne transporte pas le profit maritime qui n'est pas acquis; ce serait donc sur une négociation d'un profit espéré que la garantie pourrait avoir lieu et, dans ce cas, la loi autoriserait-elle cette négociation? Si on réfléchit aux paroles de M. Corvetto que nous venons de transcrire, on est porté à penser que la négociation ne doit pas être considérée comme illicite; elle renferme, en effet, la transmission d'un droit pouvant exister, comme la lettre de change transporte une créance qui n'a effet à l'égard du tiré que s'il est débiteur ou accepteur.

Le billet à la grosse cédé par la voie de l'endossement doit être protesté dans les vingt-quatre heures de son échéance, et les intérêts de terre ne courent que du jour du protêt (1).

---

(1) Trib. com. de Marseille, 16 mai 1839; *Journal de Marseille*, 13-1-77.

Avant ce protêt on ne peut exercer aucune demande en garantie contre les endosseurs précédents (1).

Le porteur d'un contrat à la grosse, saisi régulièrement, n'est passible d'aucune des exceptions opposables aux endosseurs qui précèdent, soit pour violence, erreur ou dol (2); il jouit des faveurs attachées aux billets à ordre ou aux lettres de change. (Art. 313 C. de comm.)

Mais tout porteur d'un contrat à la grosse fait à ordre, peut soulever contre l'emprunteur l'exception de fraude (3), et, dans ce cas, le remboursement est dû à l'instant, nonobstant toute stipulation de terme qui aurait pu intervenir entre les parties (4).

La caution de l'emprunteur est responsable de la fraude de ce dernier (5).

26. Lorsque l'emprunt à la grosse est nul parce qu'il y a simulation des valeurs fournies, le capitaine qui s'est obligé directement ne peut demander la nullité de l'em-

(1) Trib. de comm. de Marseille, 19 avril 1820; *Journal de Marseille*, 1-1-128; *sic*, Boulay-Paty, *Droit maritime*, t. III, p. 99 et 101.

(2) Massé, *Droit commercial*, t. IV, n° 97; Cass., 27 février 1810; S. V., 10-1-183.

(3) Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 523; Massé, *Droit commercial*, t. IV, n° 99.

Si le contrat est annulé par suite de fraude avant le risque couru, les intérêts de terre sont dûs à partir du prêt. (Voy. Boulay-Paty, 3-125; Dageville, 2-50; mais *vide infrà.*)

(4) Alauzet, *loco citato*, v° *Contrat à la grosse*, n° 167.

(5) Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 563; Casaregis, *disc.* 62, n° 27.

prunt pour s'en décharger ; il est tenu personnellement envers le prêteur (1). Dans l'espèce, en effet, il ne faut pas que l'impunité du capitaine puisse exister, il a commis un fait répréhensible, il doit en subir la conséquence.

27. Quelles sont les énonciations essentielles que doit renfermer le contrat à la grosse?

Quelques auteurs professent qu'il ne faut regarder comme substantielle, dans le prêt à la grosse, que l'énonciation de la somme prêtée et du nom de l'emprunteur ; quant aux autres énonciations, indiquées dans l'article 311 du Code de commerce, elles restent donc soumises à l'appréciation du juge (2).

Ainsi, le nom du prêteur pourrait être suppléé par des présomptions (3) qui suffiraient pour l'indiquer.

L'article 311 du Code de commerce exige la désignation du nom du navire et du capitaine. Mais, en matière de prêt à la grosse, il faut adopter la règle propre à l'assurance.

La désignation du navire, inexacte, n'est une cause de nullité du contrat que s'il y a eu erreur des parties sur l'identité du navire. L'omission du nom du navire est couverte par la signature du prêteur qui est censé en avoir laissé le choix à l'emprunteur.

---

(1) Cass., 17 février 1824 ; S., 25-1-243.

(2) Voy. Boulay-Paty sur Emérigon, t. II, p. 428, et *Droit maritime*, t. III, p. 47 et 54 ; Bressoles, *Contrat à la grosse*, n° 81 ; Locré, t. III, p. 228 ; Devilleneuve et Massé, v° *Contrat à la grosse*, n° 25.

(3) Voy. Pardessus, t. III, n° 906.

Le nom du capitaine doit être indiqué, suivant le même article; mais l'omission de nom est une preuve que le prêteur s'en est rapporté au choix de l'emprunteur.

On doit dénommer les choses affectées au prêt afin qu'on puisse constater que leur identité et leur valeur sont équivalentes à l'emprunt.

Le contrat doit aussi mentionner si le voyage a lieu pour l'aller et le retour.

Si l'époque du remboursement du contrat à la grosse n'a pas été fixée, l'exigibilité a lieu après la cessation du temps des risques (1).

Le profit maritime constitue essentiellement le contrat à la grosse (2), il faut donc que les parties contractantes le stipulent, elles ne sont pas présumées avoir contracté autrement. Il n'y aurait pas contrat à la grosse si le profit maritime avait été omis à dessein; mais lorsque le taux du profit maritime est oublié dans l'acte d'emprunt, il est réglé, eu égard au temps et au lieu du contrat (3).

28. Le contrat à la grosse jouissant de certains avantages, on a dû déterminer, quand il y avait ou il n'y avait pas contrat à la grosse.

Ainsi, il y a simple prêt si l'emprunt est fait par le capitaine en cours de voyage sans énonciation du change ma-

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 62, et sur Emérigon, t. II, p. 558.

(2) L. I, II, III, IV et V, ff. *de Naut, fœn.*; Pothier, *Contrat à la grosse*, n° 16; Emérigon, t. II, p. 393; Boulay-Paty, t. III, p. 10; Stypmannus, p. 4, cap. II, n° 13; Loccenius, liv. II, chap. VI, n° 2; Savary, *Du Contrat à la grosse*.

(3) Boulay-Paty, t. III, p. 56, et sur Emérigon, t. II, p. 431.



ritime et des objets auxquels sont spécialement affectées les sommes données en prêt (1).

Mais l'action du prêteur relative au contrat à la grosse reste toujours entière, alors même que le capitaine a remis au prêteur et comme accessoire du prêt, des lettres de change pour le montant du prêt. Cette remise n'opère pas certainement novation (2).

Il suit de ce qui précède qu'un billet qui est causé simplement valeur en grosse aventure n'est pas un contrat à la grosse (3). Cette mention ne suffit pas pour constater que l'emprunteur et le prêteur ont entendu entre eux faire un contrat à la grosse et qu'ainsi l'argent prêté doive en avoir le privilége, mais le plus souvent les distinctions que nous signalons n'ont d'intérêt qu'à l'égard des tiers.

Le billet de grosse cesse d'exister et devient exigible pour le capitaine, lorsque n'étant fait que pour un voyage désigné, le capitaine, armateur et propriétaire, après avoir annoncé dans un port de relâche un second voyage pour la même destination, fait connaître que son navire est en charge pour un voyage différent ; le contrat est alors rompu.

Il en est ainsi, encore bien que le premier voyage ait été repris et que le navire ait péri dans ce voyage (4).

L'emprunt à la grosse peut être réalisé autrement qu'en argent. Ainsi, le tribunal de commerce de Marseille a jugé

(1) Trib. de comm. de Mars., 10 juillet 1821 ; *J. M.*, 3-1-333.
(2) Bruxelles, 5 janvier 1822 ; D. A., 4-7.
(3) Emérigon, t. II, p. 427 ; Boulay-Paty, t. III, p. 46.
(4) Tribunal de commerce de Marseille, 6 avril 1830.

qu'il y avait emprunt à la grosse légal, alors même qu'on remettait à l'emprunteur une facture acquittée et dont le prix était dû par celui-ci au prêteur (1).

On a enseigné que le prêt à la grosse pouvait être prouvé par témoins dans les termes du droit commun (2); mais nous pensons que le Code de commerce s'affranchit, dans l'espèce, du droit commun, et que l'article 109 du Code de commerce peut régir par analogie la matière. La preuve testimoniale serait donc admise en matière commerciale (3).

29. Tout objet exposé aux risques de mer, les barques mêmes des pêcheurs, peuvent être l'objet d'un contrat à la grosse (4). Il fallait que la navigation pût disposer de toutes ses ressources pour pouvoir continuer son entreprise; aussi c'est par ce motif que la doctrine ne s'est pas montrée trop exclusive sur les objets qui pouvaient être affectés au prêt à la grosse.

Le simple sloop de pêche peut, en effet, aussi servir de base au prêt (5).

Mais la vie et la liberté des personnes ne pourraient être l'objet de l'emprunt; le prêt à la grosse entraînant un privilége doit porter sur choses certaines et vénales.

---

(1) Trib. de comm. de Marseille; *Journal de Marseille*, 10-1-282.

(2) Boulay-Paty, t. III, p. 41 et suiv.; *contrà*, Delvincourt, t. II, p. 321; Pardessus, t. III, n° 898.

(3) Voy. sur la preuve, Sourdat, t. I, n° 346; Rouen, 9 janvier 1829.

(4) Favard, v° *Prêt à la grosse*, § 2, n° 4; Devilleneuve et Massé, v° *Contrat à la grosse*, n°s 8 et 9; Cass., rejet, 20 février 1844.

(5) Rouen, 23 mai 1840; J. P., 1840, 2-206; Cass., 20 fév. 1844,

Il a été jugé encore que le propriétaire responsable de la perte d'un bateau à vapeur a qualité pour faire un emprunt à la grosse (1).

On peut aussi donner à la grosse des marchandises ou tous autres effets (2).

Si le prêt sur facultés contient la clause de faire échelle, il embrasse comme garantie toutes les marchandises chargées pour le compte du preneur pendant le voyage.

Lorsque le voyage est restreint à l'aller, le prêt à la grosse n'affecterait pas les marchandises de retour.

Si même le contrat est d'entrée et de sortie, il faut, pour que le prêt s'étende aux deux cas, que les marchandises soient chargées sur le même navire (3).

Lorsqu'en effet l'on décide que le contrat à la grosse existe, cette constatation entraîne le paiement du profit maritime; or, pour que ce profit soit dû, il faut que la stipulation des parties sur ce point soit expresse et que le moindre doute ne puisse être élevé, c'est par ce motif que dans les diverses espèces énoncées ci-dessus on limite la portée du contrat à la grosse.

Le fret acquis, stipulé payable à tout événement, peut-il être l'objet d'un contrat à la grosse? C'est ce qu'enseigne Casaregis, *disc.* 62, n° 37 (4).

---

(1) Aix, 15 mars 1838; *Journal de Marseille*, 17-1-118.

(2) Emérigon, t. II, p. 512; Pothier, n° 8; Favard, v° *Prêt à la grosse*, § 1er; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 516; Bressoles, *Contrat à la grosse*, n° 17; Vincens, t. III, p. 297.

(3) Emérigon, t. II, p. 476.

(4) Emérigon, t. II, p. 506; Boulay-Paty, t. III, p. 135.

Valin, sur l'article 15 des *Assurances*, et Pothier, n° 36, entendent aussi par fret acquis celui qui est payable à tout événement. Mais dans ce cas, comme on l'a fait remarquer avec juste raison, le fret ne pourra être l'objet d'un contrat à la grosse, puisque, étant payable à tout événement, il ne court aucun risque (1).

Le fret acquis et qui peut être perdu peut, au contraire, être la base d'un emprunt à la grosse.

On peut affecter le salaire acquis au paiement d'un billet à la grosse souscrit par le capitaine pendant le voyage, alors surtout que le capitaine a été condamné personnellement en raison de ce billet (2).

Le profit espéré ne pourrait être affecté à un prêt à la grosse.

Lorsque le prêt a été ainsi garanti, le prêteur n'a droit qu'au remboursement du capital sans profit maritime.

La loi prohibant, en effet, par l'article 347 du Code de commerce, tout contrat qui a pour base le profit espéré, on doit nécessairement reconnaître que le profit espéré ne peut, sous aucune forme, servir de base à un contrat; or, s'il en est ainsi, il n'y a pas prêt à la grosse lorsqu'il n'y a pas affectation spéciale et légitime au prêt.

En Angleterre, aux États-Unis, les emprunts sur fret à faire et profit espéré sont autorisés, et l'on ne doit pas s'en étonner, puisque là, comme dans plusieurs pays, les contrats sous forme de gageure ne sont pas toujours interdits.

(1) Emérigon, 2-479; Boulay-Paty, t. III, p. 197.

(2) Aix, 24 janvier 1834; *J. M.*, 14-1-178; *sic*, Bressoles, n° 23.

Une créance exposée à des risques maritimes peut être l'objet d'un contrat à la grosse (Code de commerce, art. 320).

Le profit réalisé et acquis peut servir de base à un contrat à la grosse. Il en est de même des prises faites (1).

On ne peut prêter à la grosse aux matelots ou gens de mer sur leurs loyers.

Les motifs que nous avons donnés plus haut pour établir qu'on ne peut emprunter sur le profit espéré sont les mêmes pour faire juger que les loyers des gens de mer ne sont susceptibles d'aucune affectation spéciale pour le prêt.

La loi nouvelle a abrogé les articles 5 et 6 de l'ordonnance de 1681 qui permettait d'emprunter, suivant l'ordonnance du 1er novembre 1745, jusqu'à concurrence de moitié du loyer. (Voy. à cet égard motifs du Code.)

Les Codes d'Espagne, art. 281, de Hollande, art. 677, de Prusse, art. 2571, et de Portugal, art. 1640, prohibent l'emprunt dont nous parlons.

Un objet déjà affecté à un emprunt ne peut être le sujet d'un contrat à la grosse, car, dans ce cas, le prêt manquerait de l'une de ses conditions essentielles : l'affectation spéciale d'un objet au prêt.

L'article 335 du Code de commerce permet d'assurer sur une chose déjà en risque (2), mais il n'en peut être de même pour le contrat qui nous occupe, ce serait porter atteinte à son essence. (*Vide infrà.*)

---

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 137.

(2) *Sic* Emérigon, chap. V, sect. 3 ; *contrà* Valin ; ordonn. de 1681, tit. *De la Saisie*, art. 16.

30. Lorsqu'un emprunt à la grosse a eu lieu et qu'il repose sur certains objets donnés en garantie, il importe de déterminer quelle est la limite de cette garantie, soit dans l'intérêt du prêteur, soit dans l'intérêt des tiers.

Si celui qui n'est que propriétaire du chargement a affecté en même temps le navire, le droit de privilége reste néanmoins affecté sur le chargement (1).

Lorsque l'emprunt a lieu valablement sur corps et facultés, le prêteur a le droit d'exercer son privilége sur l'un et sur l'autre objet (2).

L'emprunt sur facultés, à moins de convention contraire, comprend la cargaison et la pacotille (3).

Ce sont là autant d'appréciations de fait qui appartiennent aux tribunaux.

Le prêt qui porte sur le corps et quille du navire, comprend les frais de radoub, et par conséquent les bois, les journées de charpentiers, calfats et autres ouvriers.

Le prêt qui a lieu sur agrès et apparaux s'applique aux

---

(1) Casaregis, disc. 63, n° 11; Valin, p. 421; Emérigon, t. II, p. 503; Boulay-Paty, t. III, p. 117; Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 26.

Si le prêt est fait sur tel navire sans autre désignation, il s'applique aux facultés si celles-là seules sont la propriété du preneur. (Emérigon, 2-477; Valin, sur l'article 2, *Du Contrat à la grosse.*)

(2) Emérigon, t. II, p. 589; Boulay-Paty, t. III, p. 116; Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse*, n° 24; voy. Emérigon, t. II, p, 475, § 2; Dageville, t. II, p. 499; Boulay-Paty, 3-116

(3) Emérigon, t. II, p. 475 et 501; Boulay-Paty sur Emérigon, t. II, p. 505; Alauzet, *ubi suprà*, n°s 24 à 26.



voiles, cordages, vergues et autres ustensiles du navire.

Si l'emprunt affecte l'armement, il comprend les canons et autres armes, les munitions de guerre (1).

Au surplus, l'emprunt sur le navire, sans autre désignation, doit comprendre l'armement, les agrès et apparaux, comme en faisant partie (2).

Si le contrat à la grosse porte à la fois sur le navire et le chargement, la pérte de l'un, si l'autre est sauvé, n'empêche pas l'exercice entier sur la partie sauvée de l'action compétant au prêteur (3).

31. M. Massé (t. IV, nº 124) enseigne que le contrat à la grosse serait nul, s'il était fait sur des objets perdus ou heureusement arrivés, encore bien que la cessation des risques fût ignorée par les parties, car le prêteur pourrait n'avoir couru aucun risque; or le risque est de l'essence du contrat.

Le contrat à la grosse peut donc être nul lorsqu'il est fait après le commencement des risques (4).

Les diverses règles que nous venons de faire connaître comme gouvernant le contrat à la grosse démontrent que le contrat à la grosse est essentiellement de bonne foi.

L'emprunteur doit donc faire connaître toutes les circonstances qui peuvent influer sur le risque. Mais le donneur ne répondant pas des avaries simples, l'emprunteur, suivant

---

(1) Valin, sur l'article 2, tit. *du Contrat à la grosse*.

(2) *Sic* Code hollandais, art. 575.

(3) Bordeaux, 18 février 1831; *Mémorial de Jurisp.*, t. VIII, p. 84.

(4) Emérigon, t. II, p. 511; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 512; *contrà*, Valin, p. 245.

Émérigon, chap. V, section 1re, § 2, ne serait pas obligé d'expliquer que sa pacotille consiste en choses sujettes à coulage.

Sous l'empire de notre Code, le principe n'est pas changé. (Argument de l'article 326 du Code de commerce) (1).

32. Le Code de commerce (art. 323) règle la préférence des emprunts entre eux. Ces dispositions de la loi sont justes, car on voit que celui qui a rendu un service dans le moment le plus pressant doit obtenir une faveur toute particulière pour la somme prêtée (2). En effet, l'article 323 porte avec raison :

Le dernier emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé. »

Suivant MM. Pardessus (t. III, n° 955) et Massé (t. VI, n° 596) si des emprunts, quoique à des dates différentes, n'ont pour objet qu'une réparation unique et nécessitent l'intervention de plusieurs prêteurs, ceux-ci viennent en concurrence.

Si donc les emprunts sont faits aux mêmes lieux, pour les mêmes besoins, il n'y a aucune raison de préférence (3).

Tous les prêteurs ont, en effet, prêté leur concours indivisible pour les besoins de la navigation.

---

(1) « Les déchets, diminutions et pertes qui arrivent par le vice propre de la chose, et les dommages causés par le fait de l'emprunteur, ne sont point à la charge du prêteur. » (C. de comm. art. 326.)

(2) Lehir, *Des Armateurs*, pages 116, 117.

(3) Emérigon, chap. XII, sect. 4 ; Pardessus, t. III, n° 919 ; Code hollandais, 581 ; Code portugais, 1651. *Contrà* Vincens, t. II, page 303.

M. Vincens cependant s'appuie sur le texte de la loi, qui dit que le dernier emprunt sera toujours préféré ; mais c'est là, à notre avis, s'attacher trop littéralement à ce texte, et, dans le cas précité, la doctrine que nous venons d'indiquer doit prévaloir.

Quand y a-t-il concours entre l'emprunteur et le prêteur? Diverses opinions se sont produites sur cette question qui intéresse aussi bien l'emprunteur que le prêteur. Le concours peut se présenter notamment lorsque certains objets ont été sauvés et qu'il s'agit de savoir s'ils sont restés la propriété de l'emprunteur ou du prêteur.

Ainsi, l'on a enseigné que si la chose affectée au contrat à la grosse est supérieure en valeur à la somme prêtée, le prêteur et l'emprunteur doivent concourir sur la partie sauvée, proportionnellement à la valeur comparative, soit de la somme prêtée soit de la différence entre l'objet affecté et la somme prêtée (1).

---

(1) Voy. Valin, dans une lettre adressée à Emérigon et rapportée dans son *Commentaire*, p. 440 et 441 ; Camus Dhoulouve, ch. II, p. 416 et suiv.; Frémery, *Études du droit commercial*, p. 225 et suiv., 260 et 261; Bressoles, *loco citato*, n° 22; voy. cependant n° 61.

M. Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 137, examine la question suivante, qui présente un certain intérêt, et il la résout comme nous le ferions nous-même.

« Si le prêt est affecté sur des objets d'une valeur plus grande que la somme prêtée, doit-il être réduit à la valeur totale des objets sauvés, ou seulement à la valeur de la partie des objets sauvés correspondante au montant du prêt? Par exemple, un prêt de 20,000 fr. a été fait sur la totalité d'une cargaison de 30,000 fr.; il est sauvé la moitié des marchandises, c'est-à-dire pour 15,000. Le prêteur a-t-il

Mais cette opinion n'a pas été adoptée par plusieurs auteurs qui pensent qu'il ne peut exister dans l'espèce aucun concours entre l'emprunteur et le prêteur.

---

droit à ces 15,000 fr. en entier, ou seulement à 10,000 fr., formant les deux tiers des objets sauvés, comme la somme prêtée formait les deux tiers de la valeur du chargement? Valin (sur l'art. 11, tit. *Des contrats à la grosse*) se fondant sur l'analogie qui existe entre le contrat à la grosse et l'assurance, décide que le prêt doit être réduit dans la même proportion que les objets sauvés, de telle sorte que, dans l'exemple ci-dessus, le prêteur ne devrait toucher que 10,000. Mais Pothier (n° 49) combat cette doctrine, par des raisons qui nous paraissent sans réplique. « Lorsque, dit-il, on fait assurer une certaine somme sur un chargement d'une valeur plus considérable que n'est la somme assurée, *putà*, lorsque, sur un chargement de 20,000 liv., on fait assurer une somme de 15,000 liv., on ne peut pas dire que le chargement soit assuré pour le total, cela impliquerait contradiction; il ne l'est que pour les trois quarts; et comme il est fait indéterminément, et non sur aucun des effets du chargement plutôt que sur d'autres, chacun des effets du chargement est assuré pour les trois quarts. Les effets de ce chargement n'étant donc assurés que pour les trois quarts, le délaissement n'en doit être fait que pour les trois quarts, l'assuré n'étant tenu de délaisser que ce qui est assuré. Mais lorsque, sur un chargement de 20,000 liv., on prête à la grosse une somme de 15,000 liv., qui n'en fait que les trois quarts, rien n'empêche que le prêt, quoique d'une somme de 15,000 liv. seulement, ne puisse être fait sur le total du chargement de 20,000 liv., c'est-à-dire à condition que l'emprunteur ne sera tenu de rendre la somme de 15,000 liv. que dans le cas auquel il n'arrivorait aucun accident de force majeure qui en causerait la perte, et que, dans le cas de quelqu'un desdits accidents, le contrat ne subsisterait que jusqu'à concurrence de la valeur de ce qui resterait dudit chargement. » Cette convention n'a rien qui

Ainsi, Émérigon (t. II, p. 268), en réponse à Valin, *loco citato*, p. 82, note 1, prétend que jamais l'emprunteur ne peut entrer en concours avec le prêteur (1). Le créancier et le débiteur ne viennent jamais en concurrence.

Suivant M. Frémery (p. 260), l'emprunteur ne peut entrer notamment en concours avec le prêteur, lorsque l'emprunt a été fait en cours de voyage pour la navigation.

S'il y a concours entre le prêteur et l'assureur (art. 331 C. de comm.), « il semble, dit Émérigon, chap. XVII, section 12, que la préférence devrait être accordée au donneur même pour le change maritime, cependant l'ordonnance ne la lui accorde que pour son capital seulement, mais cette modification a été suggérée par l'équité; c'est ici un arbitrage de la loi. »

Les prêts qui ont lieu pendant le voyage et dans un but de spéculation pour accroître le chargement ne viennent en concours qu'avec l'argent prêté avant le départ (2).

---

implique contradiction ni qui blesse la justice. L'ordonnance, à la vérité, ne permet pas de faire le prêt à la grosse sur des effets qui seraient de moindre valeur que la somme prêtée; mais elle ne défend pas, *vice versâ*, de le faire sur des effets qui soient de plus grande valeur, et de le faire sur le total desdits effets, quoique de plus grande valeur. » (Emérigon, t. II, p. 548, 32; Pardessus, t. III, n° 924; Boulay-Paty, t. III, p. 184, 186; Vincens, t. III, p. 306).

Mais lorsqu'une partie seulement des marchandises a été affectée au prêt, la valeur des effets sauvés se répartit, entre le prêteur et l'emprunteur, dans la proportion de leur intérêt respectif.

(1) Voy. aussi Locré, t. II, p. 268, et Boulay-Paty, t. III, p. 183.

(2) Pardessus, t. III, 919.

Il en est de même de l'emprunt fait par le propriétaire pour ses besoins particuliers (1).

Il est de l'essence du contrat que les choses affectées au prêt soient d'une valeur égale à l'emprunt (2), car autrement le prêteur serait privé des garanties sur lesquelles il doit compter, et l'emprunteur aurait intérêt à ce que les objets affectés au prêt se perdissent.

Cependant si l'insuffisance des objets qui doivent garantir le prêt est le résultat d'une erreur, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des effets donnés en garantie, et l'emprunteur doit rembourser l'excédant de la somme prêtée avec les intérêts au cours de la place (3).

Les intérêts du cours de la place dont parle le Code, article 317, sont évidemment le taux légal.

33. En précisant les règles relatives au contrat à la grosse, nous avons déjà fait connaître que le contrat de grosse, étant essentiellement de bonne foi, ne devait jamais être entaché de fraude.

La fraude annule donc le contrat au profit du prêteur qui cependant a le droit d'opter pour le maintien du contrat (4), car l'emprunteur ne peut, en aucun cas, exciper de sa fraude pour se dégager de ses obligations.

---

(1) Pardessus, *ibid.*

(2) Si l'emprunteur a le droit de décharge en route, le prêteur, sans doute, n'a aucun droit sur les effets mis à terre ; mais il peut exiger qu'il soit justifié que, lors de l'événement, les objets restants étaient de valeur égale au moins *à la somme prêtée.*

(3) C. de comm, 317 ; Pothier, n° 13.

(4) Voy. Alauzet, *Encyclopédie du droit, loco citato,* n° 166.

La même règle a lieu, que le prêt repose sur le navire ou sur les marchandises (1).

34. L'emprunteur n'est donc pas seulement libéré, par exemple, quand il excipe de la perte arrivée dans le temps des risques ; il doit d'abord établir qu'il y avait des effets chargés dans le lieu du risque jusqu'à concurrence de la somme empruntée (2).

La preuve du chargé, dans ce cas, est la même qu'en assurance (3).

Le connaissement, les attestations de l'équipage, les livres, la correspondance, les expéditions en douane prouvent le chargé, mais la valeur probante du chargé peut être discutée.

Ainsi, la valeur des marchandises est établie par les factures, les livres ; à défaut, le prix d'estimation en est réglé suivant le prix-courant au lieu et au temps du chargement (C. de comm., 339), y compris frais et droits payés jusqu'alors (4).

Quant au navire, l'estimation en est faite en y comprenant les dépenses de radoub et mises hors (5).

On ne pourrait dispenser l'emprunteur de la preuve du chargé, cette convention serait illicite puisque le contrat à la grosse ne serait alors qu'une occasion de bénéfice pour l'emprunteur qui aurait reçu à titre de prêt, sous condition

---

(1) Valin, art. 16.

(2) Vincens, t. III, p. 300.

(3) Valin, art. 14; Emérigon, chap. VI, sect. 3, § 1er.

(4) Ordonn., 1681, l. III, tit. VI, art. 8.

(5) Boulay-Paty, 3-123.

de garantie, une somme pour laquelle cependant aucune garantie réelle pourrait ne pas exister.

Il n'est pas nécessaire, pour la validité de l'emprunt, que les sommes empruntées soient employées pour le voyage qui va être entrepris. Tout ou partie des sommes empruntées peut servir à acquitter les dettes d'un précédent voyage (1).

Le prêteur est, au surplus, étranger au plus ou moins d'utilité de la somme empruntée (2).

35. Le profit maritime est de l'essence du contrat à la grosse (3), et nous avons vu plus haut que si le contrat de grosse n'était pas nettement spécifié, il ne pourrait en avoir les avantages. Cette doctrine est évidemment la garantie des tiers dont les intérêts sont froissés lorsqu'ils se trouvent en présence des priviléges du contrat à la grosse.

Le profit maritime est fixé par les parties et reste invariable (4).

Le profit maritime peut être augmenté, la guerre survenant, s'il y a convention ; dans le silence des parties, la convention ne pourrait être suppléée sur ce point. (*Vide* p. 92.)

Le profit maritime qui est excessif peut être réduit par les juges ; c'est ainsi que l'enseignent Targa, chap. XXXIII,

(1) Cependant un arrêt de la Cour d'Aix, 8 décembre 1820, contient implicitement une doctrine contraire.

(2) Pardessus, t. III, n° 893.

(3) Pothier, n° 19.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 18 juin 1821 ; Pothier, n° 40 ; Emérigon, chap. IV, sect. 2, § 4.

n° 19, p. 149; Camus Dhoulouve, *Traité des intérêts*, chap. II, p. 396 (1).

On a dit, il est vrai, qu'on ne pouvait apprécier s'il y avait eu lésion dans le taux du change (2).

La nature aléatoire du contrat le veut ainsi.

Mais s'il y a dol, c'est le cas de décider comme il a été dit ci-dessus, car alors on ne peut se retrancher derrière le caractère du contrat, puisqu'il s'agit d'une fraude que la loi doit réprimer par les principes généraux du droit.

Le retard dans le départ du navire n'a point pour effet de porter atteinte au change maritime; il suffit, pour que ce dernier soit dû, que le navire ait navigué dans le délai fixé par le contrat à la grosse (3).

Dans le cas même où le voyage est abrégé, le profit maritime est dû en entier, le risque étant indivisible (4).

Le change est dû encore tout entier lorsque les deniers ont été donnés pour l'aller et le retour, et bien que le navire ne revienne pas (5).

En effet, le prêteur a couru la chance de la perte et ce seul fait a suffi pour justifier le profit maritime. Cette circonstance que le navire ne revient pas est une diminution

(1) Mais voy. Emérigon, t. II, p. 432; Pothier, n 12; Boulay-Paty, t. III, p. 70.

(2) Pothier, n° 2; Emérigon, chap. III, sect. 2.

(3) Aix, 15 mars 1838; *Journal de Marseille*, 17-1-118.

(4) Pothier, n° 40; Emérigon, t. II, p. 433; Boulay-Paty, t. V, p. 74.

(5) Emérigon, t. II. p. 434; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 438 et 542, et *Droit marit.*, t. III, p. 75; *contrà*, Valin, p. 435



du risque, sans doute, mais le risque qui est la condition du contrat n'en a pas moins existé dans son indivisibilité.

Si, pour l'assurance, on diminue la prime lorsque le navire ne revient pas (C. comm., 356), on ne peut étendre ce cas au contrat à la grosse puisque la loi est muette sur ce point et que les risques ne sont pas de même nature; dès lors, l'analogie ne saurait être invoquée (1).

Valin (art. 2) a critiqué la stipulation qui élève le profit maritime si le navire n'opère pas son retour dans un certain temps; mais cette stipulation est licite (2). (*Vide* p. 91.)

La rupture du voyage qui a lieu par suite de saisie ou de séquestre du navire, ne rend pas exigible le billet de grosse qui n'est dû qu'au lieu de destination (3).

Lorsque le navire, par crainte de l'ennemi, revient au port du départ, le profit maritime est dû; mais le donneur ne peut demander que la valeur du navire ou de la marchandise affectée au fret (4).

Ce cas exceptionnel, prévu par la doctrine, ne pourrait, en effet, avoir une autre solution; c'est par le cas fortuit que l'expédition maritime sur laquelle était basé le profit maritime n'a pu être réalisée.

---

(1) Emérigon, chap. III, sect. 3, et chap. VIII, sect. 1, § 2; voy. Pothier, n° 41; Valin, art. 15.

(2) Voy. Pothier, n° 21; Boulay-Paty, 3-68; Pardessus, t. III, 896. Il n'est point contraire aux principes du contrat à la grosse, dit cet auteur, que les parties stipulent un profit qui sera variable, c'est-à-dire croissant ou décroissant, selon la durée du voyage.

(3) Cass., 29 mai 1850; S. V., 50-1-436.

(4) Boulay-Paty, t. III, p. 168; Emérigon, 2-55.



36. De même que l'assuré, le preneur à la grosse peut se dégager de son obligation envers le donneur, soit en ne chargeant pas sur le navire, soit en rompant le voyage avant le départ (1), et l'intérêt de terre est dû.

Mais si l'emprunteur rompt le voyage dans un port de relâche, désarme le navire et renvoie l'équipage, le prêt à la grosse et le profit sont dus, encore bien qu'il ait été stipulé que le prêt ne serait remboursé qu'au lieu de destination (2).

37. Le temps des risques est fixé par l'article 328 du Code de commerce.

Les parties peuvent déterminer si l'aller et le retour sont compris dans les risques.

Dans le silence des parties, le prêt est présumé fait pour l'aller et le retour (3). Mais, comme on l'a vu plus haut, cette circonstance que le navire ne revient pas, n'exerce aucune influence sur le profit maritime, par les raisons de fait et de droit que nous avons données plus haut.

Si un contrat à la grosse est fait pour un temps limité, les jours de relâche doivent être comptés (4). En effet, à moins de convention contraire, le temps des relâches *staries* et *déradements* n'interrompt pas les risques (5).

---

(1) Valin, p. 433; Emérigon, t. II, p. 419; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 520 et 550, et *Droit maritime*, 2-169.

(2) Cour de cass., 31 mai 1843; S. V., 43-1-939.

(3) Emérigon, chap. VIII, sect, 1, § 1er; Pothier, n° 32; Boulay-Paty, t. III, p. 196.

(4) Emérigon, t. II, p. 543; Boulay-Paty sur Emérigon, t. II, p. 541, et *Droit maritime*, t. III, p. 201.

(5) Boulay-Paty, 3, p. 201.

Si le temps est illimité, il dépend de l'une ou de l'autre des parties de rompre le contrat, pourvu que ce soit en temps opportun (1).

On peut convenir que si le navire n'est pas de retour au bout d'un certain temps, le profit maritime sera augmenté de tant pour 100 par mois depuis l'expiration du premier temps convenu jusqu'au retour (2).

Cette convention ne pourrait être considérée comme illicite par l'effet du premier contrat. En effet, un profit maritime a été stipulé pour un cas déterminé; si la chance est changée, et il en est ainsi lorsque le temps du risque est prolongé, il est juste que le prix du risque soit augmenté.

Si le contrat a été fait pour un temps limité avec désignation de voyage, les auteurs sont en désaccord sur le temps du risque couru par le prêteur. Suivant Émérigon (t. II, p. 514) et Boulay-Paty (*Droit maritime*, t. III, p. 198), il faudrait s'en tenir au temps limité pour la durée du risque; mais Targa (cap. XVI) enseigne que le prêteur doit courir les risques du voyage; toutefois si le voyage excède le temps fixé, il y aura augmentation proportionnelle de la prime. Nous avions donc raison de dire plus haut que l'augmentation du profit maritime est justifiée dans certaines circonstances.

Mais le change maritime, ainsi que nous l'avons dit,

(1) Targa, cap. LV, n[os] 11 et suiv., p. 145; Emérigon, t. II, p. 543.

(2) Pothier, n° 21; Boulay-Paty, t. III, p. 68; Emérigon, t. II, p. 520; voy. Valin, art. 2.

n'est point changé par la survenance de la paix ou de la guerre, sauf toutefois convention contraire (1).

38. Le taux du profit maritime est autorisé par la nécessité d'encourager le prêteur à subvenir aux besoins de la navigation ; mais pour que ce profit maritime soit licite, il faut que le prêteur coure un risque ; ce profit même ne peut être couvert par l'assurance, dès lors le prêteur ne pourrait faire avec l'emprunteur ce qu'il ne pourrait faire avec un assureur. C'est d'après ces principes qu'il faut admettre la doctrine suivante.

Si le prêteur s'est fait souscrire une lettre de change pour le paiement de l'emprunt, dans le cas où le navire serait perdu, le profit maritime n'est point dû ; en effet, le prêteur n'a couru aucun risque (2).

Le donneur à la grosse fait une convention usuraire lorsqu'il stipule avec l'emprunteur que celui-ci paiera la moitié de la somme si le navire périt, ou bien, par exemple, remboursera le capital et 20 pour 100 de change maritime, si le navire n'arrive pas à bon port (3).

On sait que le prêteur perd tous ses droits si l'objet est perdu, mais il n'en est pas ainsi quand il s'agit du jet ;

(1) Émérigon, t. II, p. 439 ; Camus Dhoulouve, p. 400 ; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 433, et *Droit maritime*, t. III, p. 71 ; Vincens, t. III, p. 301.

(2) Bordeaux, 5 février 1839 ; S. V., 39-2-370 ; voy. Emérigon, t. II, p. 417 ; Pothier, n° 16 ; Pardessus, t. III, n° 894 ; Devilleneuve et Massé, v° *Contrat à la grosse*, n°s 1 et 6 ; Massé, *Droit civil et commercial*, t. IV, n° 123.

(3) Emérigon, t. I, p. 243 ; *contrà*, Roccus, not. 40.

le prêteur subira seulement la déduction de la valeur en raison de l'avarie commune (1).

39. On a vu plus haut qu'il existe une grande analogie entre le contrat à la grosse et l'assurance. Ainsi, l'accident qui occasionne la perte des choses affectées au prêt à la grosse doit être prouvé (2).

L'article 327 du Code de commerce, au surplus, n'est pas seulement applicable au cas de naufrage; cet article reçoit application lorsque, par quelque cas de force majeure, tout ou partie des objets est perdu.

On doit, en effet, rapprocher de l'article 327 l'article 325 qui parle de tous les cas fortuits (3).

La perte des trois quarts est assimilée au sinistre majeur (4), et, dans ce cas, l'emprunteur est dispensé de tout remboursement envers le prêteur qui, en prélevant un profit maritime, a couru et dù courir la chance de la perte.

On considère aussi comme sinistre majeur le fait qui empêche l'arrivée de la marchandise au lieu de destination (5).

---

(1) Fremery, p. 265.

(2) Rennes, 12 mai 1818; P., 14-802.

(3) Voy. Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 131.

(4) Aix, 5 décembre 1827; D. P., 29-2-70.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 20 octobre et 10 novembre 1839; J. P., 1839, 2-548; *id.*, 9 novembre 1839; S. V., 40, 2-177; Cass., 22 juin 1826; S. V., 27-1-42; *id.*, 5 novembre 1839; S. V., 39-1-934; Bordeaux, 1er juillet 1839; J. P., 1839, 2-548; voyez Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Grosse aventure*, n° 133.



Cette doctrine, qu'Emérigon combat en matière d'assurance, il l'admet dans le contrat à la grosse (1), « et nous croyons, dit M. Alauzet, *loco citato*, n° 134, qu'elle doit être suivie, soit que le navire revienne sans avoir pu atteindre sa destination, soit que les deniers étant donnés pour l'aller et le retour, le navire, par innavigabilité ou autre sinistre majeur, ne revienne pas et qu'on ne trouve aucun autre vaisseau pour y charger les effets mis à terre. »

Dans le prêt à la grosse, le navire dont on n'a plus de nouvelles est censé avoir péri dans le temps des risques (2). C'est la même règle en matière d'assurance (3).

Le prêteur n'a aucune action contre l'emprunteur, si le sinistre majeur est arrivé; il ne lui reste plus qu'une action réelle sur les effets sauvés du naufrage et affectés au prêt, mais *pour le capital seulement*, dans le cas de l'article 331 du Code de commerce (4).

L'emprunteur n'est pas obligé de faire abandon (5).

« Dans ce cas, par la nature du contrat, dit Vincens,

---

(1) *Sic*, Alauzet, *Encyclopédie*, v° *Contrat à la grosse*, n° 134.

(2) Emérigon, t. II, p. 543.

(3) Arg. des art. 375, 376; Valin, sur l'art. 13; Pardessus, t. III, n° 913.

(4) Voy. Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 157; voyez. Valin, article 17; Pothier, n° 48; Emérigon, chap. XI, sect. 2; Locré, sur l'article 327; Boulay-Paty, t. II, n° 181; Dageville, 2-546; Rouen, 23 mai 1818; Devilleneuve et Carrette, 5-2-385; Bruxelles, 26 avril 1819; Devilleneuve et Carrette, 6-2-61.

(5) Emérigon, chap. II, sect. 2, § 1er.

t. III, p. 299, il n'est pas besoin de faire acte de délaissement, cette formalité appartient à l'assurance parce qu'elle donne ouverture au droit de recourir sur l'assureur, tandis que, dans le contrat à la grosse, le droit de recouvrer qui se serait ouvert pour le prêteur à l'heureuse arrivée s'éteint par la perte et de lui-même. »

10. Le prêteur à la grosse peut se charger des avaries résultant du vice propre, des faits du capitaine, de la saisie pratiquée pour cause de contrebande; mais s'il n'y a pas convention spéciale, l'emprunteur est responsable (1).

En effet, les faits de l'emprunteur, les déchets, diminution et perte, résultant du vice propre, ne sont pas légalement à la charge du prêteur. (Code de commerce art. 326.)

On ne doit pas diminuer le risque de mer que doit courir le prêteur.

C'est donc porter atteinte à la loi que de convenir que le prêteur ne sera tenu que de certains risques qui dépendent de la fortune de mer (2).

---

(1) Voy. Emérigon, t, II, p. 535 et 536; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 538, et *Droit maritime*, t. III, p. 175, 178; Bressoles, *Contrat à la grosse*, n° 36; Pardessus, t. III, n° 894; Alauzet, *Encyclopédie du droit*, v° *Contrat à la grosse*, n° 40.

(2) Voy. Targa, cap. XXXII, p. 137; Emérigon, t. II, p. 532; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 534; Pardessus, t. III, n° 895; Alauzet, *Enc. du droit*, v° *Cont. à la grosse*, n° 42; Pothier, n° 24.

On sait que le prêteur ne peut, après la perte qui libère l'emprunteur, exercer même ses droits en vertu d'une cession sur les assurances. (Voy. Jugement du trib. de comm. de la Seine, *Revue des Assurances*, 2-95, et l'arrêt d'Aix du 26 mai 1818.)



En effet, le risque dont doit se charger le prêteur est la fortune de mer, le cas fortuit. Telle n'est pas l'opinion de Pothier, n° 24. Mais, à notre avis, restreindre la fortune de mer, ce serait évidemment dénaturer le contrat (1). (*Vide infrà*, pour les avaries communes.)

41. Il y a nullité de risque si le navire a été expédié pour un voyage autre que celui qui est convenu; si le navire déjà parti se dirige vers une autre destination; ou enfin, si on charge des choses non indiquées par le contrat (2), et, dans ce cas, le contrat à la grosse est rompu, et l'emprunteur peut être tenu de restituer immédiatement les sommes qu'il a empruntées, mais il n'est pas dû le profit maritime, si le prêteur n'a couru aucune chance dans les limites du contrat. (*Vide suprà*, p. 90.)

De même, si un contrat à la grosse est rompu avant le risque commencé, l'emprunteur n'est passible que du capital, de l'intérêt de terre et non du profit maritime (3).

---

(1) Emérigon, chap. VII, sect. 1, § 4; voy. Pardessus, t. III, n° 894, 895; Boulay-Paty, 3-192.

(2) Pardessus, t. III, n° 928.

(3) Caen, 28 février 1844; S. V., 44-2-395; Aix, 19 novembre 1830; D. P., 31-2-147; Pothier, n° 39; Emérigon, chap. XI, sect. 3, § 2; Pardessus, t. III, n° 928; Bordeaux, 5 février 1839.

En cas de ristourne, dans un contrat à la grosse, le 1/2 pour 100 est-il dû? Non, dit M. Alauzet, *Encyclopédie du Droit*, v° *Contrat à la grosse aventure*, n° 168. « L'opinion la plus sage, enseigne cet auteur, nous paraît être celle qui refuse d'ajouter au texte de la loi et d'étendre cette disposition tout exceptionnelle du contrat d'assurance au prêt à la grosse. »

La loi (art. 317), en parlant des intérêts, dit : *au cours de la place*. Mais alors, comme nous l'avons dit, ce ne peut être que l'intérêt légal, car les juges ne peuvent ni l'élever ni l'abaisser (1).

Le contrat à la grosse peut encore être rompu par baraterie du capitaine. Ainsi, par exemple, la baraterie de patron résulte de ce que le capitaine, dans une assurance sur argent prêté à la grosse pour un voyage déterminé, a relâché dans un port pour débarquer sa marchandise contrairement aux lois du pays, et a été, en conséquence, saisi (2).

La dérogation par l'emprunteur aux conditions stipulées dans le contrat donne encore lieu à l'ouverture du paiement (3).

« Mais, dit avec raison M. Alauzet, *Encyclopédie du droit*, vº *Contrat à la grosse aventure*, nº 144, l'emprunteur peut n'être pas immédiatement instruit de ce fait, et il sera souvent bien difficile de préciser le moment où il en aura eu connaissance. C'est un point laissé à l'appréciation des tribunaux (4). » Mais il reste constant qu'il en est du contrat à la grosse comme de l'assurance.

---

(1) Vincens, 3-300.

(2) Cass., 29 mai 1850; *Journal de Marseille*, 1850, 2-49.

(3) Boulay-Paty, 3-104; Pardessus, t. III, nº 899.

Sur l'effet de la rupture de voyage qui rend exigible l'emprunt, voyez l'arrêt de cassation du 29 mai 1850.

Un contrat à la grosse devenu exigible par le déroutement du navire ne peut pas servir d'aliment à une assurance. (Tribunal de Marseille, 29 décembre 1820; *Journal de Marseille*, 2-1-125.)

(4) Pardessus, t. III, nº 899.

Ainsi, le changement de route affranchit le prêteur des risques, et le prêt devient exigible (1).

Les objets affectés au prêt à la grosse doivent aussi rester dans le lieu du risque stipulé. S'il en est autrement, le contrat est nul au profit du prêteur (2).

On s'est demandé si, lorsque le voyage est rompu, suivant que la rupture a lieu par le fait de l'emprunteur ou par force majeure, les intérêts de terre sont dus.

Suivant Émérigon (t. II, p. 520) l'intérêt de terre est dû; mais Pothier (n° 39) et Camus Dhoulouve (p. 413) établissent une distinction. Si la rupture du voyage a lieu par le fait de l'emprunteur, les intérêts sont dus ; si, au contraire, il s'agit d'un cas fortuit, les intérêts ne sont pas dus.

Mais, comme l'observe Emérigon avec juste raison, l'article 15 de l'ordonnance ne faisait aucune distinction (3).

Est-il vrai qu'il faut décider que lorsque, par application de l'art. 316 (4) du C. de comm., le contrat à la grosse est annulé, le prêteur a droit à l'intérêt terrestre à partir du jour du prêt (5)? Nous ne le pensons pas, et nous croyons que

---

(1) Aix, 19 novembre 1830; D. P. 31-2-147.

(2) Pothier, n° 18.

(3) *Sic*, Alauzet, *Encyclopédie du droit*, n° 63.

(4) « Tout emprunt à la grosse, fait pour une somme excédant la valeur des objets sur lesquels il est affecté, peut être déclaré nul, à la demande du prêteur, s'il est prouvé qu'il y a fraude de la part de l'emprunteur. » (C. de comm., art. 316.)

(5) Emérigon, t. II, p. 522 ; Bressoles, contrat à la grosse, n° 27 ; Massé, *Droit commercial*, t. IV, n° 82 ; Becane, sur Valin, p. 422 ; Boulay-Paty, t. III, p. 126 et suiv. ; *contrà*, Valin, p. 422.

les intérêts ne sont dus qu'à partir du jour de la demande.

« Cette décision, dit M. Alauzet, *loco citato*, nous paraît conforme aux principes et nous ne pouvons partager l'opinion d'Émérigon, chap. III, sect. 4.; de Locré, sur l'article 328, et de Boulay-Paty, t. III, p. 80 (1).

Ainsi, encore, lorsque le risque est fini, le principal du contrat ne produit pas des intérêts de plein droit, suivant la doctine de quelques auteurs.

Pardessus (t. III, n° 917) enseigne avec raison que, dans ce cas, il faut une demande judiciaire.

Le profit maritime ne doit pas produire intérêt de plein droit (2).

« Pour nous, dit M. Alauzet, *loco citato*, nous pensons que le principe général écrit dans l'article 1153 du Code Napoléon ne permet, en l'absence d'une disposition spéciale de la loi ou d'une convention formelle des parties, de faire recouvrer les intérêts, soit du profit maritime, soit du capital prêté, que du jour de la demande en justice.

Le prêteur contribue aux avaries communes (3).

---

(1) Voy. Targa, cap. XXXIII, n° 2; Emérigon, t. II, p. 439; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 441; voy. aussi arrêts cités par Emérigon, chap. III, section 3; Bressoles, n° 65; Vincens, t. III, p. 311; voy. encore un jugement du trib. de comm. de Marseille du 16 mai 1832; *Journal de Marseille*, 13-1-177; Pothier, n° 51; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 442, et *Droit mar.*, t. III, p. 90.

(2) *Sic*, Emérigon, chap. III, sect. 4; *Contrà*, Rennes, 7 mars 1820; Devilleneuve et Carrette, 6-2-220.

(3) C. de comm., art. 330; Valin, art. 16; Pothier, n° 46; Emérigon, chap. VII, sect. 1, § 3.



Mais la contribution aux avaries communes n'a aucune influence sur le profit maritime (1).

Faut-il régler les avaries communes à la charge du prêteur, suivant la somme prêtée ou la valeur du prêt?

M. Frémery (p. 263, n° 1) et Bressoles (n° 54) croient que la somme prêtée doit servir de guide. Au contraire, Pardessus (t. III, n° 926) pense que la contribution doit se régler d'après la valeur de l'objet affecté (2); au surplus, le prêteur à la grosse ne peut, par convention, s'affranchir des avaries grosses, ce serait porter atteinte à la nature du contrat à la grosse (3).

Bien que le délai du remboursement de l'emprunt maritime soit fixé, les juges peuvent, suivant l'usage des lieux, accorder des délais pour le paiement (4).

L'emprunteur qui n'a pas payé l'emprunt à la grosse doit être poursuivi devant le tribunal de son domicile, encore

(1) Valin, art. 16; Boulay-Paty, t. III, p. 225.

(2) « Une pacotille valait 3,000 fr., dit M. Pardessus, t. III, n° 926, et l'emprunt a été fait sur moitié; les avaries la réduisent à une valeur de 2,000 fr., seulement; le droit du prêteur ne s'exerçant que sur 1,000 fr., il ne sera en perte qu'à raison de la quotité affectée et la contribution aux avaries sera supportée proportionnellement par le prêteur et l'emprunteur; il n'en serait pas de même si on eût emprunté 1,500 fr. sur la pacotille entière, quoiqu'elle fût d'une valeur de 3,000 fr. »

(3) Voy. le contraire dans une sentence arbitrale; S. V., 50-2-252; mais Emérigon, t. II, p. 505; Pardessus, t. III, n° 926; Favard, v° *Prêt à la grosse*, n° 1, § 6, et Devilleneuve et Massé, v° *Contrat à la grosse*, n° 63, repoussent cette opinion.

(4) Émérigon, t. II, p. 556; Boulay-Paty, *Droit mar.*, t. III, p. 63.

bien qu'il soit stipulé que le billet de grosse doive être acquitté dans les mains du prêteur (1).

A défaut de paiement, les poursuites ont lieu comme pour les effets de commerce. Le protêt doit être fait dans les vingt-quatre heures de l'échéance fixe, et si l'échéance n'est pas déterminée, les poursuites ont lieu aussitôt après la cessation des risques.

Le privilége que la loi accorde au prêteur s'étend au capital, au profit maritime, aux intérêts de terre, pour les sommes prêtées à la grosse depuis l'expiration des risques jusqu'au remboursement, car, suivant la Cour de cassation, 20 février 1844; S. V., 44-1-191, l'accessoire suit le principal et le privilége acquis à celui-ci s'étend aux intérêts.

Le navire, les agrès, les apparaux, les victuailles sont toujours affectés au privilége; de même, le chargement est affecté au capital et aux intérêts. Le privilége n'a lieu que sur l'objet particulier affecté à l'emprunt et suivant la quotité de ce même emprunt. Si donc le prêt n'est affecté que sur les deux tiers, les trois quarts du chargement, les effets de ce chargement échappés au naufrage ne se trouvent affectés au prêt que dans la même proportion (2).

Le fret acquis étant un accessoire du navire, le privilége s'étend jusqu'à lui (3).

---

(1) Voy. Aix, 28 décembre 1837; *Journal de Marseille*, 17-1-41. M. Pardessus enseigne, t. III, n° 917, que le paiement doit se faire dans le lieu où se trouve le navire, le risque étant fini.

(2) Valin, art. 18; Pothier, n° 49.

(3) Cass. ch. civ., 20 février 1844; *Revue des Assurances*, t. I,

L'emprunteur doit rapporter le fret payé d'avance au départ du navire, comme celui qui ne doit être payé qu'à l'arrivée des marchandises (1).

Si un prêteur a prêté sur le corps et la quille, et l'autre sur les agrès et apparaux, le droit sur le fret au profit des deux prêteurs est réparti sur le fret des marchandises sauvées, proportionnellement à la valeur comparée du navire et des agrès (2).

On ne pourrait stipuler que le fret ne sera pas affecté au privilége, car les débris sauvés et le fret sont un dédommagement légitime pour le prêteur (3).

Si, sous l'empire du Code, on ne peut décharger l'assuré de l'obligation de rapporter le fret, la déclaration de 1779 autorisait cependant cette décharge qui a été critiquée par Emérigon, chap. XII, sect. 2.

On ne peut porter en déduction du nolis gagné par le navire les frais d'armement et de mise hors. L'argent fourni par le donneur est considéré comme ayant servi à les payer, ils doivent donc appartenir par privilége à celui qui a mis le navire en état de les gagner.

On peut stipuler, en dehors du privilége, des garanties spéciales, telles que gages, hypothèque; mais, le sinistre

---

p. 158; Pardessus, t. III, n° 922; Boulay-Paty, 3-149; Valin, sur l'art. 7; Emérigon, chap. II, sect. 2.

(1) Valin, art. 7.

(2) Pardessus, *ibidem*.

(3) Emérigon, chap. XII, sect. 2; Boulay-Paty, 3-149; Valin, article 7.

arrivant, ce surcroît de garantie devient inutile (1), puisque l'emprunteur est libéré par la perte de la chose.

Le privilége existe encore, bien que le voyage soit rompu ou que le navire ait été saisi avant de mettre à la voile (2).

« Pour que le privilége soit acquis, dit en effet Emérigon, chap. XII, sect. 2, § 2, il suffit que les deniers aient été donnés de bonne foi sur le corps pour la nécessité du voyage, quoique le voyage soit rompu et que le navire ait été saisi avant de mettre à la voile. Il est vrai que, dans ce cas, il ne sera dû aucun change nautique, attendu le défaut du risque, mais le privilége ne laissera pas d'être acquis sur le corps, suivant les articles 7 et 8 (*Hanse teutonique*), dont la décision est générale. »

Le privilége des matelots pour loyers (C. de comm., 271) subsiste sur le fret acquis et encaissé antérieurement; il prime celui du prêteur à la grosse (3).

L'action dérivant du contrat à la grosse se prescrit par cinq ans à dater du contrat. (C. de comm., art. 432, 434.)

---

(1) Emérigon, chap. Ier, sect. 1; trib. de comm. de la Seine, 13 janvier 1845; *Gazette des Tribunaux* 16 janvier 1845.

(2) Caen, 28 février 1844; S. V., 44-2-295; Aix, 19 nov. 1830; D. P., 31-2-147. Le privilége, dit la Cour de Caen, n'est pas le prix du risque, il est la condition sans laquelle le prêteur n'aurait pas consenti à prêter.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 6 avril 1830; D. P., 31-2-147. Le tribunal de commerce de Rouen a jugé, le 15 octobre 1856, que le privilége des marins, pour leurs loyers, s'étend à tout ce qui leur est dû pour leur dernier voyage, et l'on doit considérer comme dernier voyage, non pas seulement la traversée d'un port à un autre,



§ 3. — DES CHARTES PARTIES; AFFRÉTEMENTS (1) OU NOLISSEMENTS.

Sommaire.

42. Des énonciations que doivent contenir les chartes parties; actes d'affrétements et de nolissements; principes qui les régissent; questions diverses sur l'importance de ces énonciations;
43. Indemnité due pour cause de retard;
44. Droit de congédier le capitaine;
45. Fixation du temps de la décharge; de la décharge et du prix;
46. Droits de l'affréteur si le capitaine complète le chargement;
47. Du droit de jours de planche ou staries et surestaries;
48. De la résolution des conventions en matière de chartes parties; dommages-intérêts.
49. Affectation spéciale du navire, du fret, à l'exécution des chartes parties;
50. Prescription en matière de chartes parties.

42. Le titre VI du livre II du Code de commerce, article 273, traite des chartes parties, affrétements ou nolissements.

Si le Code de commerce consacre un article spécial aux

---

mais les différents voyages qui s'effectuent pendant la durée du rôle de l'équipage. (Voy. Guerrand 1857, mars et avril, p. 61.)

(1) La loi, articles 77 et suivants du Code de commerce, reconnaît les courtiers d'affrétement.

Les courtiers qui ont le droit de faire le courtage des transports par terre ou par eau ne peuvent cumuler, en aucun cas et sous aucun prétexte, les fonctions de courtiers de marchandises d'assurances ou de courtiers conducteurs de navires. (C. comm., art. 82.)

Ils peuvent cumuler leurs fonctions avec celles d'agent de change dans les lieux où il n'y a point d'agent de change. (Voy. Mollot, n° 504.)

chartes parties, affrétements ou nolissements, il ne faut pas oublier que souvent aussi il y a lieu d'invoquer les principes reconnus par le Code Napoléon, articles 1784 et suivants, articles 96 et suivants du Code de commerce, sauf les exceptions qu'embrasse le contrat spécial des affrétements. En effet, en matière maritime, le contrat de louage comporte nécessairement, dit judicieusement M. Caumont, vº *Affrétement*, nº 3, tous les principes généraux du louage terrestre; il forme une convention bilatérale, commutative et à titre onéreux (C. Nap., art. 1102 et suiv.), qui ne peut être révoquée pour tout ou partie, que du consentement mutuel des contractants ou pour les causes que la loi autorise (C. Nap., art. 1134); en un mot, toutes les conditions essentielles à la validité des conventions exigées par le Code Napoléon sont requises pour la régularité de l'affrétement. C'est surtout dans les contrats maritimes que les tribunaux doivent veiller à l'exécution fidèle des engagements loyalement contractés, car les contrats de droit maritime intéressent au plus haut degré la prospérité du commerce.

La convention qu'on appelle charte partie (1), affré-

---

(1) La lettre de voiture, dans les voyages d'un court trajet, tient lieu de charte partie.

Sic Valin, Delvincourt, Merlin, vº *Charte partie;* Favard de Langlade, eod.; Boulay-Paty, t. II, p. 269.

Le terme de charte partie est ainsi expliqué par le président Boyer :

« Les Anglais, ainsi que les habitants de l'Aquitaine, rédigeaient leurs conventions par écrit sur une charte qu'on divisait ensuite en deux parties; chacun des contractants en prenait une. On réunis-



tement (1) ou nolissement, a pour objet le louage du navire.

Elle détermine sur ce point les droits des contractants.

---

sait en une, ces deux parties pour savoir ce que portait la convention.

« La partie du papier qui devait être partagée s'appelait *cyrographum*.

« De là le nom de *cyrographes* donné aux chartes parties. »

Sic Merlin, Rep. v° *Charte partie*, n° 1 ; Boërius, décis, 105.

(1) On appelle affrétement, nolissement ou charte partie, toute convention pour le louage d'un navire.

Le prix du loyer s'appelle fret.

Le fréteur est celui qui loue.

L'affréteur est celui qui prend à loyer.

Sur la Méditerranée on dit nolissement dans le même sens qu'affrétement sur l'Océan.

Le capitaine en voyage peut, comme le propriétaire et l'armateur, stipuler une charte partie. (Arg. de l'art. 232 C. de comm.) Il a été même jugé que le capitaine qui, loin de la demeure du propriétaire, frète le navire, fait un contrat valable avec l'affréteur de bonne foi, encore bien que ce droit lui ait été interdit. (Trib. de comm. du Havre, 30 janvier 1855 ; *Journal de Marseille*, 1855, 2-25.)

La majorité des copropriétaires dont parle l'article 220 engage la minorité et elle se détermine par le nombre des parts du navire et non par celui des copropriétaires.

Majorem esse partem pro modo debiti non pro numero personarum placuit. (L. VIII, ff. *de Pactis*.)

L'affrétement a lieu au tonneau ou au quintal, si le navire est frété en raison de l'espace ou du poids et du chargement. C'est aux juges à rechercher la commune intention des parties. (Code Nap. art. 1156.)

Le nolissement a lieu au voyage, si le prix est invariable pour

La charte partie est une des pièces que le capitaine doit avoir à son bord.

---

toute la durée du voyage, et sans avoir égard au temps de l'expédition. (Code de comm., arg. de l'art. 275.)

Lorsque le navire est frété au mois, le fret court du jour où le navire a fait voile. (Code de comm., art. 275.)

Le nolissement a lieu à forfait si le fret est réglé non d'après la contenance et l'encombrement, mais au moyen d'un prix certain et déterminé.

Quand l'affrétement est partiel et à forfait, l'affréteur a le droit de faire partir le navire à l'époque fixée, que le navire soit ou non complétement chargé. (Pardessus, 3-707; Favard de Langlade, v° *Charte partie*.

L'intérêt est la mesure de l'action : si, malgré l'inexactitude dans la déclaration du tonnage, les marchandises peuvent être chargées, il n'y a lieu à aucuns dommages-intérêts.

L'affréteur ne doit pas le fret pour la location du navire en raison d'un tonnage plus fort que celui qui a été déclaré.

La différence dans le tonnage ne donne pas lieu à des dommages-intérêts si elle n'excède pas un quarantième, ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge. (*Sic* Valin; Dageville, 394; Boulay-Paty, 2-348.)

Dans le contrat d'affrétement, on interprète toute clause contre l'affréteur ou le chargeur. (Rouen, 24 février 1844; S. V., 45-2-81.)

Le louage d'un navire est-il une entreprise de transport? La Cour de Bruxelles, 27 mai 1848; D. P., 48-2-182, a jugé que le capitaine est tenu de fournir un autre navire en vertu de l'article 296 du Code de commerce; qu'il doit aussi les frais de relâche forcée et l'entretien des passagers. (*Sic* Emérigon, chap. XII, sect. 16, § 6; Locré, sur l'article 296. Mais *contrà*, Dageville, t. II, p. 416; Dalloz, n° 979; Delvincourt, II, p. 297; Boulay-Paty, 2-401.

« Dalloz, dit M. Caumont, v° *Chargement*, n° 17, adoptant le

Elle énonce le nom et le tonnage du navire, le nom du capitaine, celui du fréteur et de l'affréteur, le lieu et le

---

sentiment de Dageville, soutient, au contraire, que le contrat d'affrétement consiste uniquement dans le louage d'un vaisseau, et nullement dans une entreprise de transport; que, dès lors, il se trouve résilié par tout événement qui fait périr le navire ou le frappe d'innavigabilité. Il conteste que, dans l'hypothèse prévue par l'article 296, le capitaine agisse comme mandataire du fréteur, en faisant remarquer que, si un nouveau navire est loué par le capitaine à un fret supérieur au fret primitif, l'excédant du fret tombe, non pas sur le fréteur, mais sur les assureurs du chargement. (Code de comm. art 393.) Ce qui démontre évidemment que c'est en qualité de mandataire des chargeurs que le capitaine a passé le nouveau contrat d'affrétement. Delvincourt et Boulay-Paty reconnaissent la même qualité au capitaine, en lui accordant contre les chargeurs l'action contraire de mandat, pour se faire payer de cette différence de fret : *Quatenus sibi abest ex causâ mandati.* Dalloz termine en disant que l'engagement du voiturier par terre, dans lequel la voiture n'est qu'un moyen accessoire toujours facile à remplacer ou à réparer, ne peut être assimilé à l'engagement du fréteur, qui ne consiste que dans le louage d'une place quelconque dans le navire, avec obligation de faire voile vers le lieu de destination et sous la condition résolutoire des événements de force majeure. Voyez l'article *Émigration européenne,* où nous rapportons le sommaire d'un jugement du tribunal de commerce du Havre, en date du 20 février 1855, et qui paraît fortifier, par les usages du commerce, l'arrêt précité de la Cour de Bruxelles.

« Dans tous les cas, soit que le capitaine agisse comme représentant du fréteur, soit qu'il procède en qualité de mandataire des chargeurs, il doit, à moins d'impossibilité, noliser un autre navire, sous peine de dommages-intérêts envers les intéressés. L'impossibilité de louer un autre navire peut résulter de plusieurs causes :

temps convenus pour la charge et pour la décharge, le prix du fret, l'indemnité convenue en cas de retard. (Art. 273, C. de comm.)

Si la charte partie a été arrêtée entre étrangers en pays étranger, les tribunaux français sont incompétents pour connaître des contestations qu'elle fait naître (1).

Suivant quelques auteurs, l'écrit est exigé, à peine de nullité pour la rédaction des chartes parties, affrétements ou nolissements (2).

Ainsi, on ne trouve pas toujours de bâtiments dans l'endroit, ou ceux qui s'y trouvent ne sont pas en état de continuer le voyage, ou encore les armateurs ne veulent pas affréter leurs navires. Evidemment alors la convention est résolue, et le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé. (Code de comm. art. 296.) En cas de contestation entre le capitaine et les chargeurs sur le choix du nouveau bâtiment loué par le capitaine, les tribunaux doivent ordonner une visite d'experts pour savoir si le navire est ou n'est pas en état de faire le service pour lequel on le propose. Si le refus de l'affréteur ou chargeur est jugé injuste, et qu'il refuse, nonobstant le jugement, de charger sur le bâtiment proposé, il est considéré comme opérant volontairement la rupture du voyage et doit payer le fret entier. » — (*Sic*, Boulay-Paty, t. II, p. 409 ; Dalloz, n° 982, *Droit maritime*.)

Il n'est pas défendu, par le Code, de sous-fréter un navire à un plus haut prix que celui pour lequel il a été loué au premier affréteur.

(1) Rouen, 24 avril 1855 ; *Journal de Marseille*, 1855, 2-63.

(2) Pardessus, t. III, n° 708 ; Massé, t. VI, n° 200 ; voy. aussi jugem. du trib. de com. de Bord., 28 oct. 1845 ; trib. de com. de Mars., 7 mars 1825. Mais cette opinion n'est pas acceptée par Valin, p. 328 ; Pothier, *Charte partie*, n° 13 ; Pardessus, t. III, n° 708 ; Boulay-

Mais il a été jugé avec raison que le contrat d'affrétement peut être établi par l'exécution, la correspondance, le serment décisoire (1). Il s'agit, en effet, dans l'espèce, d'un acte commercial. (Arg. de l'art. 109 C. de comm.; *vide* du Contrat à la grosse.)

La charte partie qui est rédigée par écrit doit-elle être faite en double?

Les actes sous seing privé contenant des conventions synallagmatiques, dit M. Caumont, *loco citato*, n° 13, ne sont valables qu'autant qu'ils ont été faits en autant d'originaux que de parties ayant un intérêt distinct, or la charte partie ramenée au droit commun (C. Nap., art. 1341) semblerait exiger, à peine de nullité, que chaque double renfermât l'énonciation du nombre d'originaux, mais il ne faut pas perdre de vue que toutes les transactions commerciales qui, généralement, peuvent être prouvées par témoins (C. de comm., art. 109), n'exigent point la formalité du double

---

Paty, t. I, p. 268; Locré, t. II, p. 132, si le chargement est en cueillette; voy. aussi trib. de comm. de Marseille, 2 octobre 1837.

(1) Trib. de comm. de Marseille, 6 juin 1838; *Journal de Marseille*, 18-1-157; Ile-Bourbon, 24 juin 1829; trib. de comm. de Marseille, 25 juin 1845; Bruxelles, 16 octobre et 16 novembre 1816; voy. aussi Pardessus, t. III, n° 708; Boulay-Paty, t. II, p. 268-269; Goujet et Merger, v° *Charte partie*, n°s 7 et 10; Favard, v° *Charte partie*, n° 3. Cependant le contrat d'affrétement rédigé et conclu par un courtier doit être, à peine de nullité, signé par les parties contractantes. (Arrêté du conseil d'Etat, 24 septembre 1724, art. 27; trib. de comm. de Marseille, 4 janvier 1820; Boulay-Paty, t. II, tit. VI.)

écrit (1). M. Caumont confirme donc ce que nous avons dit *suprà*.

Suivant MM. Goujet et Merger, n° 9, la charte partie qui n'est pas faite en double est nulle (2).

Mais, comme on l'a vu plus haut, cette circonstance de l'absence du double ne rend pas nulle la charte partie, et encore bien que les parties aient semblé faire dépendre de l'écrit la convention, on peut bien suppléer par la preuve

---

(1) *Sic*, Delvincourt, 2-284; Boulay-Paty, 2, tit. VI.

(2) Voy. Boulay-Paty, t. II, p. 272.

Suivant plusieurs auteurs, les énonciations de la charte partie prescrites, en effet, à peine de nullité, sont : Le nom du navire ; le nom du fréteur ; la désignation du tonnage si l'affrétement est à la cueillette.

Mais on peut se dispenser d'énoncer le prix du fret, le nom du capitaine. (Voy. Boulay-Paty, t. II, p. 275 et 311 ; Goujet et Merger, n°s 5, 20; trib. de comm. de Marseille, 12 mai 1826; voy. C. de comm. art. 286.) Ainsi on ne peut s'empêcher de reconnaître l'incertitude de la doctrine sur ce point.

On a encore enseigné que s'il s'agit de grandes expéditions, elles doivent être constatées par écrit; ainsi l'on exclut la simple présomption, la preuve testimoniale, à moins qu'il n'existe un commencement de preuve par écrit. (Art. 1347, C. Nap.; trib. de comm. de Marseille, 25 juin 1845; *Journal de Marseille*, 24-1-287.)

Mais il faut, en ce qui touche aux énonciations dont il vient d'être parlé, se référer aux principes sur la preuve en dehors de tout écrit, et dès lors ces questions se simplifient, l'écrit n'étant pas imposé par la loi à peine de nullité. Au surplus l'ordonnance de 1681, art. 1er, liv. III, tit. I, n'imposait pas l'écrit pour la charte partie, mais elle disait que la charte partie réglait le loyer du navire, ce qui est bien différent.

testimoniale, ce qui aurait été convenu mais non écrit. Quant aux énonciations en général que doit contenir la charte partie, il suit de ce qui précède que leur omission ne constituerait pas une nullité, puisque la preuve testimoniale supplétive serait admise. Cependant M. Caumont, v° *Affrétement*, n° 15, dit avec raison que l'acte qui constate le nolissement renferme habituellement toutes les énonciations dont parle la loi. L'omission des énonciations substantielles entraînerait la nullité du contrat, ainsi l'affrétement serait nul s'il ne désignait point le nom du navire. Il y a des énonciations non-substantielles, par exemple l'indication du nom du capitaine, du fret, du temps convenu pour la charge et la décharge; leur défaut ne saurait entraîner la nullité de la convention ; on se réfère alors à l'usage des lieux.

Le fait du chargement établi par le connaissement peut suppléer la charte partie (1).

De même, si la charte partie présente quelque ambiguité relativement à la fixation du fret, la stipulation qui en a été clairement énoncée dans le connaissement signé postérieurement au lieu du départ peut servir de règle entre le capitaine et le consignataire (2).

43. Si le chargeur a droit à une indemnité lorsque le capitaine ne part pas volontairement au jour indiqué (3); il en est encore de même lorsque le capitaine, après avoir

---

(1) Emérigon, t. I, p. 317; Pardessus, t. III, n° 708; Favard, v° *Charte partie*, n° 3.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 18 juin 1834; *J. M.*, 15-1-132.

(3) Trib. de comm. de Mars., 8 février 1855; *J. M.*, 1855, 1-114.

promis de mettre prochainement à la voile ne remplit pas sa promesse, et, dans ce cas, le chargeur peut être autorisé à débarquer ses marchandises et à les charger sur un autre navire aux frais et risques de l'armement et avec privilége sur le navire en retard (1).

L'ordonnance de la marine, 1681, et les articles 295, 296 et 297 du Code de commerce reconnaissent notamment trois causes de retard :

1° Fait du capitaine (2) ou des affréteurs (3);

2° Force majeure ;

3° Mauvais état du navire au départ.

Si le navire a été affrété pour aller prendre un chargement dans un port désigné, et qu'il ait été stipulé qu'il se trouvera dans ce port à une époque déterminée, il n'est pas, dit-on, défendu au capitaine de faire un voyage intermédiaire. Si même par force majeure, ce capitaine a éprouvé du retard, il n'est pas responsable, alors surtout que l'affréteur a remis le chargement sans réserves ni protestation (4). Le dernier motif de cette doctrine est évidemment

(1) Trib. de comm. de Mars., 29 janvier 1851 ; *J. M.*, 1851, 1-110.

(2) Négligence de se procurer les expéditions pour partir; en route, échelle sans nécessité; à l'arrivée, défaut de formalités pour être autorisé à débarquer.

(3) L'affréteur est en faute s'il veut charger des marchandises prohibées en route ; si, en temps de guerre il charge des marchandises dites de contrebande de guerre ; enfin, à l'arrivée, s'il fait entrer des marchandises prohibées. (Valin, sur l'art. 9, tit. *Du fret.*)

(4) Trib. de comm. de Marseille, 14 juin 1855 ; *Journal de Marseille*, 1855, 1-203 ; voy. aussi 14 janvier 1842.

le seul valable; il s'agissait d'une fin de non-recevoir dans le jugement que nous indiquons, car autrement on ne concevrait pas que le capitaine, après avoir promis de se trouver à époque fixe dans un port désigné, pût faire un voyage qui le mettrait en retard sans responsabilité.

44. La Cour d'Aix (26 juin 1840) a jugé que lorsque le capitaine est congédié, l'affréteur qui a traité avec lui pour le nolissement du navire, peut demander la résolution de la charte partie.

La personne du capitaine peut, en effet, avoir déterminé l'affréteur.

Un affréteur, en le supposant même subrogé aux droits du propriétaire du navire, n'a pas le droit, sans l'assentiment du capitaine, de renvoyer les chauffeurs établis à bord d'un bateau à vapeur. Le capitaine, si ce renvoi a eu lieu sans son agrément, peut refuser de partir, et toute action doit être refusée à l'affréteur contre le capitaine (1).

Le contrat d'affrétement, en effet, à moins de convention contraire, ne donne droit que d'exiger le départ par le capitaine, la surveillance de la marchandise et la restitution des colis transportés; l'affréteur demeure étranger à l'administration du navire, mais le propriétaire a le droit de congédier le capitaine, encore bien que son nom soit inséré dans la charte partie (2).

45. Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge. (Art. 276 Code de comm.)

---

(1) Aix, 20 décembre 1850; *Journal de Marseille*, 1850, 1-308.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 12 mai 1856.

Le capitaine est obligé de prendre tous les soins possibles pour le déchargement de la marchandise; mais celle-ci étant déchargée au lieu de destination, elle périt pour le compte du destinataire.

Le temps de la charge et de la décharge, à défaut de conventions intervenues entre les parties, est réglé suivant l'usage des lieux. (Art. 274 Code de comm.)

Il en est de même du prix; on prend le prix moyen s'il y a variété dans les prix (1).

« Si le temps de la charge et de la décharge, dit M. Caumont, v° *Affrétement*, n'est point fixé par les conventions des parties, la loi veut qu'on se conforme aux usages; de même, si la charte partie ou le connaissement ne constate point le fret, il faut présumer que l'intention des parties a été de convenir tacitement pour le fret du prix perçu par les marchandises de même nature au temps de la convention, » mais la marchandise doit avoir été chargée au vu du capitaine, car l'article 292 du Code de commerce permet de prendre le fret le plus élevé si les marchandises ont été chargées à l'insu du capitaine, disposition de la loi qui protége le capitaine contre la fraude du chargeur.

Le capitaine du navire qui aborde dans un port autre que celui qui était d'abord convenu, est présumé se soumettre, pour les droits qui lui appartiennent, aux usages du pays pour lequel il accepte d'aller (2).

---

(1) Cass., req., 8 novembre 1832; D. P., 33-1-41.

(2) Trib. de comm. du Havre, 29 octobre 1855; *Gazette des Tribunaux* du 1er novembre 1855.

Le déplacement dans une rivière ne constate pas une escale; le capitaine, lorsque l'affréteur s'est réservé une escale pour le chargement, est donc responsable des conséquences de son refus de faire escale (1).

Le délai accordé par l'usage pour le déchargement doit être fixé, non d'après la portée effective du navire, mais bien d'après la jauge officielle (2). Mais cette doctrine, qui rend incertaine la durée de la décharge, peut entraver les transactions maritimes; or il serait à désirer que les Chambres de commerce adoptassent une règle uniforme sur les staries.

L'affréteur ne peut être obligé de donner un chargement excédant le tonnage déclaré; s'il s'est engagé à payer le vide comme le plein, il ne peut donc être obligé à payer le vide qui excède la capacité déclarée (3).

Dans l'espèce, en effet, le tonnage déclaré est la loi des parties et c'est cette loi qui régit la stipulation relative au paiement du vide.

L'intérêt est, nous l'avons dit, la mesure de l'action.

Si donc le port du navire est plus grand que celui déclaré, l'affréteur ne peut s'en plaindre.

46. Lorsque le capitaine complète le chargement à l'insu de l'affréteur, celui-ci en profite; mais le nouveau chargement ne peut être fait à un prix plus bas que celui

---

(1) Rouen, 10 août 1849; D. P., 52-2-103.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 29 mars 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-129; voyez Caumont, v° *Affrétement*, n° 98.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 28 septembre 1836; id., 3 octobre 1825.

de l'affrétement principal. Si le prix de l'affrètement est plus élevé il appartient encore à l'affréteur.

L'affréteur a donc droit à l'affrétement entier du navire affrété, et si la charge n'est pas complète, le capitaine ne peut prendre un autre chargement au détriment de l'affréteur. (Art. 287, C. de comm.)

47. Les contrats d'affrétement ont donné lieu à plusieurs questions sur les jours de planche ou staries; la règle, en cette matière, est le plus souvent régie par les usages des places.

En matière de staries, si un navire de 400 tonneaux a apporté plus de 600 tonneaux de marchandises diverses, il n'y a pas lieu d'accorder, suivant l'usage de la place de Marseille, et en ayant égard au chargement, un plus long temps que celui qui est ordinaire pour le déchargement. (1).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 16 mars 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-102; mais *vide* p. 116.

On appelle jours de planche ou *staries* les délais dans lesquels l'affréteur doit mettre son chargement à quai et ceux dans lesquels il doit être reçu.

Dans la navigation au grand cabotage, les jours sont ordinairement pour la charge, quinze, et autant pour la décharge.

Dans la navigation intérieure ces mêmes jours sont limités à trois seulement.

Les *surestaries* sont des dommages-intérêts dus pour les jours excédant ceux de planche.

Suivant l'usage de la place de Marseille la clause de la charte partie qui déclare que le déchargement aura lieu le plus tôt possible, comporte, comme délai *maximum* au profit des consignataires, celui qu'il est d'usage d'accorder pour des marchandises de semblable

Les jours de planche ne courent que du jour où le capitaine prouve avoir averti le consignataire (1).

La remise du manifeste à la douane n'est pas un avertissement (2); cette remise du manifeste n'a pas pour effet nécessaire de prévenir le consignataire que les jours de planche commencent à courir.

Le capitaine n'est réellement en mesure de recevoir les marchandises que lorsqu'il a obtenu de la direction du port l'autorisation de se placer pour l'embarquement. Les

---

portée. (Trib. de comm. de Marseille, 28 mars 1853; *J. M.*, 1855, 1-108.)

Si, par le fait de l'affréteur, le capitaine éprouve du retard dans la libre disposition de son navire, les dommages-intérêts dus au capitaine doivent être réglés d'après l'usage de la place et par jour, en raison de la portée du navire et du grade de chaque membre de l'équipage. (Trib. de comm. de Marseille, 1er août 1833.)

(1) Le capitaine qui a chargé en cueillette doit prévenir le consignataire du moment où il peut lui délivrer sa marchandise. (Trib. de comm. de Marseille, 2 janvier 1846; id., 22 août 1849; *Journal de Marseille*, 28-1-244.

L'avis, dans les journaux, de l'arrivée du navire, ne suffit pas pour prévenir le consignataire. (Trib. de comm. de Marseille, 18 et 24 janvier 1826; *Journal de Marseille*, 1826, 1-47.)

On a cependant souvent décidé le contraire. (Voyez Caumont, vº *Baraterie*, nº 38; voyez aussi trib. de comm. de Marseille, octobre 1853; *Journal de Marseille*, 1854, 1-11; *id.*, 2 janvier 1846, 22 août 1849.

Le consignataire oblige, quant aux jours de planche, l'affréteur et le destinataire.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 19 décembre 1834; *Journal de Marseille*, 11-1-210.

staries accordées pour le chargement du navire ne commencent donc que de ce jour-là (1).

Cependant on a jugé que si les jours de starie sont convenus à partir de l'entrée dans le port du chargement, ils sont dus au capitaine, encore même qu'un règlement local ait retardé l'embarquement de la marchandise. Il y a en effet, dans ce cas, convention spéciale (2), et celui qui a promis les staries, à partir d'une époque déterminée, est censé avoir renoncé au bénéfice de tout règlement local.

Mais on a jugé que les jours de planche ne courent que du jour où le navire a pris son tour le long du quai, et encore bien que la charte partie stipule que les jours de planche courront du lendemain de la libre entrée du navire (3). Les usages des places, se modifiant suivant les exigences du commerce, sont, comme on le voit, la règle.

Suivant le tribunal de commerce de Marseille, si, avant l'expiration des staries, le navire a été obligé de quitter sa place à quai, et que le déchargement ait été retardé, le capitaine n'est pas fondé à demander des surestaries (4).

Dans le cas spécial qui suit, si la marchandise n'est pas

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 18 janvier 1856; *Journal de Marseille*, 1856, 1-46; voyez aussi 19 février 1856; *Journal de Marseille*, 1856, 1-76.

(2) Rouen, 14 février 1844; J. P., 1844, 1-461.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 4 juillet 1832; 1er août 1832; 16 janvier 1833; 5 novembre 1833; 9 janvier 1834; 5 mai 1836; 17 janvier 1842; 8 octobre 1844.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 22 février 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-81.

débarquée par suite du retard dans l'assistance du vérificateur ou du peseur de la douane. les staries courent néanmoins au profit du capitaine, et en conséquence des surestaries peuvent lui être dues; mais elles sont dues par le consignataire dont la marchandise placée sur celle des autres n'a pu être déchargée promptement (1).

Les surestaries sont dues, alors même que le capitaine a congédié l'équipage et mis le navire en désarmement, si, d'ailleurs, le navire est toujours resté à la disposition du chargeur, et qu'à défaut de matelots le capitaine ait été obligé de louer des journaliers pour opérer le déchargement (2). La mesure de prudence adoptée par le capitaine pour diminuer les frais ne peut porter atteinte à ses droits.

Dans le nombre de jours de planche, on ne doit pas comprendre les jours fériés comme les jours ouvrés (3).

Il faut, en effet, que les jours accordés soient effectifs en ce sens qu'on puisse procéder au chargement ou au déchargement.

Les surestaries sont dues au capitaine, bien que le départ du navire ait été retardé par la pluie, les vents contraires (4).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 3 janvier 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-62; *id.*, 23 février 1855.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 19 janvier 1830.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 16 janvier 1833; id., 27 octobre 1834; id., 12 octobre 1839; id., 8 février 1844. *Contrà*, Rouen, 6 germinal an XII. Suivant cet arrêt, la fixation à quarante-huit heures de planches, équivaut à deux jours.

(4) Tribunal de comm. de Marseille, 17 mars 1841; id., 17 novembre 1834; 3 août 1830; Rouen, 24 février 1844.

Mais si le retard du départ du navire provient d'une faute du capitaine, on ne peut lui allouer des surestaries (1).

Ainsi, le capitaine contrevenant aux règlements généraux ou particuliers sur la place dans un port, n'a pas droit à des surestaries, à raison du retard qui provient par sa faute dans le chargement de la marchandise (2).

En effet, les surestaries ne sont dues en principe que lorsqu'on cause un dommage au capitaine; or, si le préjudice éprouvé est le fait du capitaine, on comprend qu'il est sans action pour s'en faire indemniser de la part de l'affréteur ou de tout autre.

Dans le cas d'un chargement en cueillette (3), on subordonne toujours le moment de l'embarquement à l'ordre d'arrimage qu'il appartient au capitaine de déterminer.

Ainsi le chargeur, obligé d'attendre, ne pourrait mettre au compte du capitaine les surestaries dues à un autre navire porteur de la marchandise à charger (4). Le chargeur,

(1) Trib. de comm. de Marseille, 8 avril 1836; *Journal de Marseille*, 16 1-97; trib. de comm. de Marseille, 31 janvier 1856; *J. de M.*, 1856, 1-6; id., 8 juin 1855; *J. de M.*, 1855, 1-190.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 21 mars 1849; *Journal de Marseille*, 1849, 1-104.

(3) L'affrétement a lieu à cueillette quand le fréteur opère le nolissement sous condition qu'il trouvera pour achever de charger, et dans un certain temps, d'autres affréteurs.

Le capitaine qui charge à cueillette est passible de dommages-intérêts s'il a pris l'obligation de charger des marchandises en plus grande quantité que le navire n'en peut porter.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 23 septembre 1851; *Journal de Marseille*, 1851, 1-209.

il est vrai, lorsque le navire est chargé en cueillette, peut, avant le départ, rompre son engagement en payant le demi-fret, mais il supporte les frais de charge et de décharge des autres marchandises et ceux de retardement. (C. de comm., art. 291.)

Lorsque le capitaine a droit à des surestaries et que le chargement est fait par plusieurs chargeurs, il n'a pas l'action solidaire contre ces chargeurs (1).

Le capitaine qui peut avoir droit à des surestaries doit faire des protestations; ces protestations doivent être faites au lieu où les surestaries sont dues (2).

Si le capitaine ne protestait point, on pourrait penser qu'il n'éprouve aucun préjudice, et que s'il attend, c'est dans un intérêt qui lui est personnel; au contraire, s'il proteste, il avertit toutes parties intéressées qu'il éprouve un dommage et qu'il entend être indemnisé.

Il appartient, au surplus, souverainement à une Cour

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 22 avril 1842; *Journal de Marseille*, 21-1-304.

Le capitaine qui a eu à souffrir de l'inexécution du contrat d'affrétement par un fait imputable à l'affréteur, peut, outre les surestaries auxquelles il a droit, exiger de celui-ci des dommages-intérêts.

Mais la seule privation du chargement dans un lieu promis ne peut donner lieu qu'à des jours de surestaries, encore bien qu'on ait disposé du chargement en faveur d'un autre capitaine. (Trib. de comm. de Marseille, octobre 1830; Dalloz, v° *Charte partie*, n 19.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 13 juillet 1837; *Journal de Marseille*, 8-1-255.

impériale de décider si un capitaine a droit à des surestaries (1).

Le capitaine qui demande des surestaries pour le retard éprouvé au lieu de la charge, ne saurait être déclaré déchu de son droit faute de protestation, si, dans le lieu de charge, il n'existait aucune autorité pour recevoir sa protestation (2).

Le consignataire, mis en demeure de débarquer sa marchandise, est tenu, par voie de garantie, de rembourser les surestaries que l'affréteur principal a été obligé de payer au capitaine (3).

A la date du 27 mars 1857, le tribunal de commerce de Marseille a jugé que celui qui est vendeur de marchandises à livrer par navire désigné n'est tenu d'en effectuer la livraison qu'au fur et à mesure du débarquement opéré dans les délais d'usage; on ne pourrait donc le rendre responsable par voie de garantie des surestaries que l'acheteur a pu encourir envers le capitaine d'un navire affrété par lui pour recevoir en transbordement la marchandise vendue et dont le chargement devait être effectué dans un délai plus court que celui du déchargement du navire à bord duquel est arrivée la marchandise.

Si, en sus des jours de planche, des surestaries ont été convenues moyennant une somme fixée par jour, le capi-

---

(1) Cass., 30 janvier 1856; Lehir, 1856, p. 306.

(2) Trib de comm. de Marseille, 8 juin 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-190.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 1er septembre 1830; *Journal de Marseille*, onzième année, p. 234.

taine n'a pas besoin de délivrer une mise en demeure pour les faire courir.

Dies interpellat pro homine (1).

48. Les chartes parties sont résolues sans dommages-intérêts, s'il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est destiné. (Code comm., 276) (2).

Voici les termes de cet article :

« Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts de part ni d'autre. Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises. »

L'article 276 du Code précité a soulevé plusieurs interprétations. On s'est demandé quels étaient les faits qui constituaient l'interdiction du commerce.

Quelques espèces résolues par la jurisprudence détermineront ce qu'on entend par interdiction de commerce.

La défense d'entrer dans un port, intimée par un gouvernement étranger aux navires qui auront touché un autre port désigné, ne peut être assimilée à l'interdiction de commerce qui, lorsqu'elle est connue avant le départ, résout de plein droit les conventions d'affrétement ou les

(1) Trib. de comm. de Marseille, 30 août 1830 ; *Journal de Marseille*, onzième année, p. 233.

(2) Ainsi, lorsque le navire est affreté pour aller dans un lieu prendre une certaine marchandise et la transporter dans un autre, le contrat de charte partie est rompu si l'exportation de la marchandise se trouve défendue dans le lieu où doit être fait le chargement. (Cass., 1er mai 1848 ; S. V., 1848 ; 1-396.)



chartes parties (1). En effet, la résolution du contrat d'affrétement ne doit pas dépendre d'un événement qu'il est au pouvoir de l'une des parties d'éviter.

Mais on a pensé que des hostilités commencées et notoires constituaient l'état d'interdiction de commerce, encore bien qu'il n'y eût pas déclaration de guerre (2). Il en est de même des représailles qu'un souverain aurait permises à quelques-uns de ses sujets contre ceux d'une nation (3).

Tel est le cas encore où un navire étranger est arrêté par mesure de police, sans limitation de durée (4).

Le capitaine doit faire toutes diligences dans l'intérêt des chargeurs, soit pour obtenir l'autorisation d'entrer dans le port de destination, soit pour se réfugier dans un port voisin. (Code de comm. art. 279.)

L'article 279 porte en effet :

« Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins de la même puissance où il lui sera permis d'aborder. »

Si le capitaine ne peut avantageusement décharger dans un port voisin, il peut ramener le navire au lieu du départ (5).

Mais si le capitaine, croyant agir dans l'intérêt des char-

---

(1) Lehir, 1818, p. 208.

(2) Pardessus, t. III, n° 641.

(3) Pardessus, t. III, n° 641 ; Devilleneuve, v° *Charte partie*, n° 6.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 26 septembre 1833.

(5) Trib. de comm. de Bordeaux, 4 juin 1847 ; D. P., 47-4-56.

geurs, a déposé la marchandise dans un port dépendant d'une autre puissance, il ne saurait être soumis à aucune responsabilité, car il n'est pas obligé de ramener la marchandise au port (1).

La prohibition de l'entrée de certaines marchandises dans un port ne rompt pas la charte partie pour interdiction de commerce, l'affréteur pouvant charger toute autre marchandise (2). L'affrétement doit donc être maintenu, à moins que l'affréteur n'opte, dans un délai moral, pour sa résiliation, mais en payant le fret dû pour ce cas.

L'invasion d'une épidémie n'est qu'une impossibilité passagère qui ne fait que suspendre les conventions. La charte partie n'est pas non plus résolue par les croisières d'un ennemi dans les parages d'un port pour lequel le navire est destiné (3).

Dans ce fait, en effet, on ne retrouve aucune des conditions prévues par l'article 276 du Code de commerce, et l'on ne peut donc dire qu'il y a interdiction de commerce dans le sens légal.

Ainsi encore, les hostilités entre deux nations dont ne fait point partie l'armateur, ne peuvent autoriser le capitaine à renoncer au voyage, alors même que les neutres étant exposés à des visites, il y a lieu de craindre des prises ou détentions injustes (4).

---

(1) Rouen, 27 février 1847; D. P., 48-2-150.

(2) Voyez Caumont, v° *Affrétement*, n° 61.

(3) Poitiers, 3 messidor an IX; S. V., 1-2-560.

(4) Devilleneuve, *loco citato*, table générale, v° *Charte partie*, n° 6.

Mais si un capitaine ayant nolisé dans un port français son navire pour un port étranger, l'agent diplomatique de sa nation lui fait défense avant le départ de se rendre au port de la destination, il y a interdiction de commerce (1).

Nous venons de voir quelle est l'économie générale de la loi en ce qui touche la rupture de la charte partie; voici l'exception.

La force majeure provisoire qui empêche la sortie du navire ou celle qui arrive pendant le voyage, ne rompt pas les conventions et ne donne lieu à aucuns dommages-intérêts. (Art. 277 Code de comm.) (2). Tels étaient encore les principes consacrés par l'ordonnance de 1681, l. III, tit. Ier, art. 8. Il y a, du reste, dans les deux espèces, analogie avec les principes consacrés par l'article 1148 du Code Napoléon.

Les réparations qui sont à faire au navire ne peuvent être assimilées au cas de force majeure prévu par l'article 277 du Code de commerce (3). Dès lors, lorsqu'un navire est frété avec un délai déterminé de livraison, il est dû des dom-

(1) Trib. de comm. de Marseille, 3 août 1831; *Journal de Marseille*, 2-1-161; voy. 26 septembre 1833.

(2) La saisie de marchandises prohibées ne rompt pas la charte partie; l'armateur n'est pas présumé avoir prêté son navire pour la fraude.

(3) « S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard. Elles subsistent également, et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret, si la force majeure arrive pendant le voyage. » (C. de comm. art. 277.)



mages-intérêts à l'affréteur qui n'a pas obtenu livraison dans le temps stipulé (1). (*Vide infrà*, p. 155.)

La charte partie intervenue entre le capitaine et son affréteur pour l'affrétement d'un navire en déchargement, peut ne désigner aucune époque fixe pour le départ et porter seulement que le capitaine l'effectuera aussitôt après avoir terminé son déchargement; alors s'il survient un retard de quelques jours par suite de l'opposition formée par le consignataire à la sortie du navire, en l'état des difficultés agitées entre lui et le capitaine, il n'y a pas lieu, après le soulèvement de l'opposition et la déclaration du capitaine d'être prêt à partir, d'accueillir la demande formée par l'affréteur en autorisation d'affréter un autre navire aux frais du capitaine avec dommages-intérêts.

En effet, le capitaine, dans l'espèce, ne peut encourir aucune responsabilité puisqu'il n'avait accepté aucune époque pour le déchargement et que les difficultés soulevées par le consignataire doivent être considérées comme un cas de force majeure.

Le chargeur, pendant l'arrêt du navire, peut faire décharger les marchandises, à condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine. (Art. 278 C. de comm.)

Lorsque l'affréteur ne recharge pas la marchandise qui a été déchargée par le capitaine, celui-ci a droit à une indemnité à compter du jour de la mise en demeure, ou au demi fret, si l'affréteur déclare ne vouloir pas recharger, ou enfin au fret entier si l'affréteur laisse partir le navire

(1) Trib. de comm. de Marseille, 12 mai 1826.

sans faire aucune déclaration sur les poursuites du capitaine (1).

Il en serait autrement, a-t-on dit, si les marchandises déchargées étaient avariées (2), le chargeur, dans l'espèce, faisant une perte et ne devant être soumis à aucune indemnité. (Mais *vide infrà*, du Fret, p. 150.)

19. Le navire, les agrès et apparaux, le fret et les marchandises sont respectivement affectés à l'exécution des conventions des parties, en ce qui touche l'affrétement. (C. de comm., art. 280.)

L'article 280 du Code de commerce est textuellement puisé dans l'article 11, titre Ier, livre III, de l'ordonnance de 1681. A toutes les époques, le législateur a compris que l'inexécution des conventions relatives aux opérations maritimes pouvant entraîner la ruine de celui qui était trompé dans ses prévisions, sur l'exécution du contrat d'affrétement, il fallait entourer celui-ci de garanties.

Celui qui s'est obligé à faire embarquer des marchandises est soumis à l'article 288 du Code de commerce (3).

---

(1) Valin p. 338; Boulay-Paty, t. II, p. 274.

Le navire est réputé parti, et le chargeur n'a plus le droit de retirer sa marchandise, si le navire est arrimé, expédié en douane, et s'il attend la marée pour mettre à la voile. (Paris, 27 novembre 1847; S. V., 48-1-225.

(2) Valin et Boulay-Paty, *loco citato;* Pothier, *Charte partie*, n° 102.

(3) Trib. de comm. de Bordeaux, 25 février 1837.

« L'affréteur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte partie, est tenu de payer le fret en entier, et pour

50. Les articles 433, 434 du Code de commerce règlent les délais dans lesquels l'action en matière d'affrétement doit être exercée sous peine de prescription.

§ 4. — DU CONNAISSEMENT.

Sommaire.

51. Des formalités du connaissement et des exceptions que le défaut de formalités soulève ;
52. Le connaissement peut être à ordre ;
53. Obligation de fournir le connaissement ;
54. Obligation de remettre au capitaine les acquits des marchandises ;
55. Le capitaine doit signer le connaissement; obligation de l'avoir à bord ; clause du connaissement *sous franc-tillac*;
56. Le porteur du connaissement doit-il payer le fret? Levée du permis de douane ; de la clause *que dit être ;*
57. Valeur du connaissement ;
58. Cas prévus pour la diversité des connaissements ;
59. De la prescription.

51. L'article 281 du Code de commerce établit les énonciations qui figurent au connaissement (1).

---

le chargement complet auquel il s'est engagé. S'il en charge davantage, il paie le fret de l'excédant sur le prix réglé par la charte partie. Si cependant l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il paiera en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire. Si le navire a reçu une partie de son chargement, et qu'il parte à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine. » (Code de comm. art. 288 ; *vide infrà*, du Fret.)

(1) Cet article s'exprime ainsi :

« Le connaissement doit exprimer la nature et la quantité ainsi

Le connaissement *est la lettre de change des mers*; il diffère de la charte partie qui a pour but de déterminer la condition de louage du navire; le connaissement prouve le chargé. « Le connaissement, dit Émérigon (chap. XI, section 3), autrement dit la police de chargement, est une reconnaissance que le capitaine donne des marchandises chargées dans le navire (1). »

Si le connaissement est imparfait, on peut suppléer cette irrégularité par des titres probants, acquits des droits, manifestes, etc. (2).

---

que les espèces ou qualités des objets à transporter. Il indique : le nom du chargeur; le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite; le nom et le domicile du capitaine; le nom et le tonnage du navire; le lieu du départ et celui de la destination; il énonce le prix du fret; il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter. Le connaissement peut être à ordre ou au porteur, ou à personne dénommée. » (Code de comm., art. 281.)

Le connaissement est aux transports par eau ou par mer ce que la lettre de voiture est aux transports par terre.

L'article 345 ne concerne pas les chargements faits, en pays étrangers, pour le compte du capitaine, nonobstant la généralité de ces mots : tout homme de l'équipage; il est facile d'induire, du rapprochement des art. 344 et 345, qu'il suffit au capitaine, pour la justification des chargements faits pour son compte, de s'être conformé aux dispositions du premier de ces articles. (Trib. de comm. de Marseille, 30 octobre 1822; *Journal de Marseille*, t. III, p. 349.

(1) Art. 1, titre *Des Connaissements; Guidon de la mer*, chap. II, art. 8; Pothier, nos 17, 18, 19 et 20; le chevalier d'Abreu, part. 1, chap. II, § 8; Hubner, p. 2, chap. III, § 10, n° 6.

(2) *De Luca*, disc. 106, n° 17; Boulay-Paty, t. II, p. 307; Dageville, t. II, p. 283.

La charte partie, cependant, ne saurait remplacer le connaissement, bien que le connaissement, ainsi que nous l'avons dit, puisse parfois tenir lieu de charte partie (1).

Émérigon, *loco citato*, ajoute : « Quoiqu'il y ait une charte partie, il ne faut pas moins dresser un connaissement des marchandises chargées, car de ce qu'on a promis de charger une telle quantité de marchandises dans un navire, il ne s'ensuit pas qu'on ait rempli l'engagement contracté (2). »

Le poids réglé par le connaissement et qui donne lieu au fret, ne peut être détruit par les énonciations de la charte partie et donner lieu à une répétition contre le capitaine pour l'excédant comme payé par erreur (3).

L'erreur dans le connaissement sur le nom du véritable propriétaire n'est pas une cause de nullité (4).

Si le fret n'est pas fixé dans le connaissement, si même il n'y a aucune stipulation à cet égard, le connaissement n'est pas nul, mais il y a lieu à déterminer le fret d'après le taux de la place (5).

Le connaissement qui ne renferme que le chiffre du fret ne contient pas une dérogation à la charte partie, si celle-

---

(1) Boulay-Paty, t. II, p. 300.

(2) Valin, tit. *Des Connaissements;* Pothier, *Contrats maritimes*, n° 16.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 6 juillet 1849.

(4) Boulay-Paty, t. II, p. 310; mais le même auteur, t. II, p. 311, et Pothier, *Charte partie*, n° 17, enseignent qu'on doit cependant pouvoir reconnaître le véritable propriétaire.

(5) Cass., 8 novembre 1832; S. V., 32-1-804.

ci porte la stipulation formelle de tant pour cent de chapeau sur le fret (1).

52. L'article 281 énonce que le connaissement peut être à ordre, mais l'endossement d'un connaissement irrégulier ne vaut que comme procuration (2).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 18 juin et 19 décembre 1834; id., 6 mars 1855; *Journal de Marseille*, 1855, 1-117.

(2) Amiens, 29 juillet 1843; S. V., 44-2-6; Cass., 30 janvier 1850; S. V., 50-1-241; *sic*, Boulay-Paty, t. II, p. 314; Douai, 5 janvier 1844; S. V., 44-2-257; Rouen, 9 décembre 1847; S. V., 48-2-201; Massé, t. VI, n° 308; voy. C. de comm., art. 136 et suiv., 222, 226, 420.

La règle qui veut que le connaissement irrégulier n'ait valeur que comme mandat, était suivie sous les ordonnances de 1673 et 1681, l. III, tit. II, art. 2.

Sur le connaissement à personne dénommée, voici comment s'expriment deux auteurs, MM. Delamarre et Lepoitvin (t. VI, p. 358) :

« Si l'esprit du Code est resté le même que celui de l'ordonnance, en quel sens le connaissement est-il la lettre de change des mers? Évidemment dans le sens que dit Valin, à moins qu'on ne prétende que cet auteur célèbre a méconnu l'esprit de la loi qu'il commentait, et travesti la coutume nautique. En disant donc que le connaissement peut être à ordre, l'article 281 n'a fait que continuer cette antique coutume, d'après laquelle le connaissement était de sa nature réputé à ordre; sans cela le tribun Perrié n'eût pas dit : La loi conserve l'ancienne forme du connaissement. Il n'aurait pu le dire, puisque l'ordonnance ne contenait pas un seul mot du dernier alinéa de l'article 281; mais il a pu le dire, et il l'a dit avec vérité, puisque le seul but de la loi dans cette disposition additionnelle fut de consacrer l'ancien usage, de le constater par un grand acte de notoriété nationale. »

Il paraît juste de décider que les expéditions faites à l'étranger

On doit notamment réputer comme irrégulier le connaissement *valeur entendue* (1).

On a jugé aussi que lorsque le connaissement était à personne dénommée, il ne pouvait être transmis (2). Mais nous pensons que cette désignation ne nuit pas à la validité du connaissement. (Arg. de l'art. 281 du C. de comm.; *vide* p. 133 *in notis.*)

Le tiers porteur régulier d'un connaissement n'est passible d'aucune des exceptions opposables aux porteurs qui le précèdent (3), il jouit de la faveur accordée au porteur de billets à ordre ou lettres de change.

53. L'article 344 du Code de commerce (4) détermine les formalités à remplir, en cas de perte. Le connaissement est soumis alors à certaines conditions (*Vide infrà,* n° 57.)(5).

---

sont soumises à la loi du pays du destinataire. (Trib. de comm. de Marseille, 31 décembre 1821; A. D., v° *Assurances maritimes,* n° 447, p. 213).

(1) Pardessus, t. II, n° 340.

(2) Trib. de comm. de Bordeaux, 13 mai 1842; *Mémorial bordelais,* 9-1-138; voy. *Journal de Marseille,* 21-2-137.

(3) Bruxelles, 22 juillet 1830; *Journal de Bruxelles,* 1830, 2-265; Massé t. IV, n° 177.

(4) En cas de perte des marchandises assurées et chargées pour le compte du capitaine sur le vaisseau qu'il commande, le capitaine est tenu de justifier aux assureurs l'achat des marchandises, et d'en fournir un connaissement signé par deux des principaux de l'équipage. (C. de comm. art. 344.)

(5) Valin, sur l'art. 4; Boulay-Paty, 2-303 et suiv.; Dageville, 2-374; Pardessus, t. III, n° 724; voy. aussi ordonn., 1681, l. III, tit. VI, art. 62.

54. Le chargeur doit fournir au capitaine, vingt-quatre heures après le chargement, les acquits des marchandises chargées et exprimées dans le connaissement. (Art. 282 Code de comm.)

55. Le capitaine doit signer le connaissement; il ne pourrait être signé par une autre personne (1).

Le connaissement doit aussi être signé par le chargeur, mais l'absence de cette signature n'empêche pas qu'il ne puisse être opposé au propriétaire ou armateur du navire (2).

Le capitaine est obligé d'avoir à son bord les connaissements de la marchandise qu'il est chargé de consigner; il est passible de dommages-intérêts si l'absence du connaissement l'a empêché d'effectuer sa consignation (3).

Lorsque le connaissement, signé par un capitaine voyageant au petit cabotage, porte en imprimé que les marchandises ont été placées sous le franc-tillac, il y a dérogation à la seconde partie de l'article 229 du Code de commerce, qui lui permet de charger sur le pont. Par suite, le capitaine qui, nonobstant cette clause sous franc-tillac, charge sur le pont, est responsable des avaries survenues à la marchandise, sans pouvoir exciper de l'usage où l'on serait dans quelques endroits, de ne tenir compte de cette

(1) Massé, t. VI, n° 25; voyez cependant Casaregis, disc. 10, n°s 18, 20 et 22.

(2) Trib. de comm. de Dunkerque, 17 août 1831; S. V., 32-1-804; Cass., 8 novembre 1832; Aix, 30 avril 1833; S., 34-2-101.

(3) Aix, 12 juillet 1830; *Journal de Marseille*, 11-2-188.

clause qu'autant qu'elle serait manuscrite sur le connaissement (1).

56. Le porteur du connaissement est obligé de payer le fret, mais le destinataire peut exiger, avant de payer, que les marchandises soient vérifiées, sauf dommages-intérêts, s'il y a lieu, dus au capitaine pour le retard.

Le présumé destinataire qui lève un permis de douane n'est pas obligé de retirer la marchandise et de payer le fret, il en serait autrement dans le cas de la levée du permis de douane à l'acquitté, pour la consommation ; car le destinataire, dans ce cas, est obligé de s'en livrer et de payer le fret (2). En effet, comme le fait observer M. Caumont, (v° *Connaissement*, n° 22), la levée des permis de douane a modifié la position de la marchandise au moment de son arrivée, relativement aux régimes douaniers auxquels elle peut être soumise ; les destinataires ont fait acte de propriété.

Le permis de débarquement n'équivaut pas au connaissement. En conséquence, le capitaine est responsable s'il a remis la marchandise à toute autre personne que celle qui avait réellement le connaissement.

Le capitaine doit, en effet, remettre la marchandise au destinataire porteur du connaissement (3).

Le consignataire de la marchandise ne peut offrir de

---

(1) Rouen, 23 janvier 1850 ; Lehir, 1850, p. 432.

(2) Trib. de comm. du Havre, 28 juin 1855.

(3) Bruxelles, 21 mai 1824 ; Locré, t. II, p. 148 ; Delvincourt, t. II, p. 320 ; Favard, Rép., v° *Connaissement*, n° 1.

recevoir une partie de la marchandise et refuser l'autre; la consignation à l'égard du capitaine est indivisible.

Mais, d'un autre côté, ce dernier ne peut élever contre le consignataire, et en tout ou partie, la question de propriété (1).

Si le poids des marchandises est moindre que celui énoncé en douane, le capitaine est responsable de la différence (2).

Mais, en général, le capitaine ne garantit pas le poids et la mesure, si la clause du connaissement est *que dit être*. Toutefois le capitaine répond du nombre de tonneaux et balles, de la qualité extérieure et apparente des marchandises (3). La valeur attribuée à la clause *que dit être* est, au surplus, rationnelle, puisqu'elle indique que les déclarations du chargeur n'ont pas été vérifiées par le capitaine.

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 19 décembre 1842; *Journal de Marseille*, 22-1-303; Casaregis, disc. 25, n° 7; Emérigon, t. I, p. 321; Boulay-Paty, *Droit maritime*, t. II, p. 322.

(2) Trib. de comm. de Mars, 25 janvier 1833; *J. M.*, 13-1-254.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 7 mai 1838; voy. Émérigon, t. I, p. 332, 333; Targa, cap. XXXI, n° 4; Casaregis, disc. 10, n 35; *Consulat de la mer*, chap. 326; Valin, p. 314; voyez trib. de comm. de Marseille, 19 décembre 1834; 6 décembre 1841; *Journal de Marseille*, 15-1-10-3-1-332; voyez aussi trib. de comm. de Marseille, 9 juillet 1833; *Journal de Marseille*, 15-1-145; id., 28 août 1836; *Journ. de Marseille*, 15-1-566; id., 19 février 1821; *Journ. de Marseille*, 2-181; id., 7 juin 1830; *Journal de Marseille*, 11-1-241; id., 5 janvier 1825; *J. de Marseille*, 6-11-61; id., 4 novembre 1831; *Journ. de Marseille*, 13-1-178; id., 19 janvier 1835; *Journ. de Marseille*, 15-1-245; id., 12 décembre 1837; *J. de Marseille*, 17-1-91

Malgré les décisions qui ont déchargé le capitaine qui a signé la clause *que dit être*, on peut toujours prouver la fraude du capitaine (1).

En effet, la clause *que dit être* n'affranchit pas le capitaine des faits de fraude.

Il est tenu des marchandises (2) et l'indemnité qui est due aux réclamateurs par le capitaine qui ne délivre pas les marchandises spécifiées dans le connaissement, consiste dans la valeur de ces marchandises au cours du jour où la délivrance aurait dû être faite (3).

Mais si, en présence de la clause *que dit être*, le poids est reconnu moindre que celui porté au connaissement, le chargeur ne peut offrir, pour rendre le capitaine responsable, de payer le fret de ce poids (4), s'il n'existe aucune fraude de la part de celui-ci.

---

(1) Targa, cap. XXXI, n° 5; Émérigon, t. I, p. 333; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. I, p. 334, et *Droit maritime*, t. II, p. 309.

(2) Targa, cap. XXXI, n°s 4 et 5; Casaregis, disc., 10, n°s 55, 56 et 126; Valin, art. 2; Emérigon, chap. II, sect. 5, § 1; Pothier, n° 17; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 838; trib. de comm. de Marseille, 1er mars 1853; Caen, 8 mars 1853; trib. de comm. du Havre, 14 août 1855.

(3) Caumont, v° *Connaissement*, n° 8.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 20 et 30 mars 1855; *Journal de Marseille*, 1855, p. 110.

Lorsque le connaissement produit par l'assuré, comme justification du chargement, a été signé par le capitaine avec la clause *que dit être*, les assureurs sont en droit d'exiger en outre, de l'assuré, l'exhibition des factures et autres pièces propres à constater les qualité, quantité et valeur de la chose assurée. Il en doit être ainsi sur-

Le capitaine qui a dénaturé le conditionnement de la marchandise ne peut exciper de la clause *que dit être ;* tel est le cas où des blés livrés en sac ont été versés dans la cale et mis en grenier (1). Le capitaine, dans ce cas, est tenu de rendre au débarquement la quantité égale à celle énoncée dans le connaissement et, à défaut, de tenir compte au consignataire du chargement, de la valeur du déficit constaté, sous la déduction usitée pour le déchet.

57. On a vu par ce qui précède que le connaissement fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, jusqu'à preuve contraire (Art. 283 C. de comm.). L'assurance, par analogie, fournit quelques règles à cet égard.

En effet, le chargement assuré peut être constaté aussi bien par un connaissement que par une facture et par la correspondance de l'assuré avec l'expéditeur (2).

Le connaissement prouve la propriété de la marchandise, non-seulement entre le capitaine et les chargeurs, mais encore à l'égard des tiers, et, comme nous l'avons dit, il en est des connaissements et endossements, dans le commerce maritime, comme des lettres de voiture, des lettres de change, billets à ordre et endossements y apposés dans le commerce de terre. Mais on peut établir la fausseté du connaissement

---

tout lorsque le connaissement n'est pas en concordance parfaite avec la police d'assurance. (Trib. de comm. de Marseille, 2 décembre 1834; *Journal de Marseille*, 15-1-185; *Dictionnaire du cont. comm.* de Devilleneuve et Massé, v° *Délaissement*, n° 92.

(1) Trib. de comm. de Marseille, 13 mars 1855.

(2) Bordeaux, 27 janvier 1829; J. P., v° *Assur. maritimes*, n° 682, p. 36; Aix, 3 août 1830; D. P., 31-2-67; id., 9 août 1836; J. P.,

par des preuves positives ou des présomptions graves, précises et concordantes (1).

La fraude de la part d'un assuré, dans la déclaration du chargement d'un navire, donne lieu à des poursuites criminelles. (C. de comm., art. 336.) (2).

C'est aux juges du fait qu'il appartient exclusivement de décider, d'après les circonstances et les actes produits, s'il y a eu réellement sur le navire chargement des objets assurés (3).

On sait que le capitaine, chargeur pour son compte, est obligé de produire un connaissement; ainsi on a jugé que, lorsque dans une assurance faite (4) pour le compte du ca-

---

v° *Ass. marit.*, n° 683, p. 37; Bordeaux, 11 juillet 1832; A. D., v° *Assurances maritimes*, n° 448, p. 213.

(1) Cass., 15 février 1826; id., 4 août 1837; J. P., v° *Assurances maritimes*, n° 671, p. 36; S., 27-1-127; Aix, 30 août 1833; S. V., 34-2-161; Stracha *glosse*, 11, n° 53.

(2) 17 août 1821, Cr. r.; D. A., 4-413; voy. ordonn., 1681, l. III, tit. VI, art. 8 et 22; C. de comm., art. 316, 337, 380.

(3) Cour de cass., 25 mai 1835; J. P., v° *Assur. marit.*, n° 170, p. 12; cass., 7 juillet 1829; J. P.; v° *Assurances marit.*, n° 684, p. 37; trib. de comm. de Marseille, 16 février 1826; *Dict. du content. comm.* de Massé et Devilleneuve, v° *Assur. mar.*, n° 78.

(4) Ni le rapport de mer racontant le sinistre et la perte, ni les déclarations des gens de l'équipage (le sinistre n'apparaissant d'aucune vérification personnelle de leur part), ne peuvent suppléer la signature des deux principaux de l'équipage, exigée par l'art. 344 du C. de comm., et on alléguerait aussi en vain l'usage contraire. (Bordeaux, 8 août 1828; D. P., 29-2-17.)

Cependant le tribunal de commerce de Marseille a jugé que

pitaine, il a été stipulé que le chargé serait prouvé par les expéditions de la douane, on peut, en cas de sinistre, exiger que le capitaine assuré justifie encore de l'achat des marchandises et produise, en outre, un connaissement signé par deux des principaux de l'équipage, aux termes de l'article 344 du Code de commerce (1).

A l'occasion du connaissement, nous ne pouvons nous empêcher de mentionner une question qui se présente assez souvent pour le contrat de commission. Il peut arriver que l'encombrement du navire ne permette pas de délivrer encore un connaissement, s'ensuit-il que le commissionnaire acheteur ne pourra faire traite sur son commettant pour les déboursés? Nous ne le pensons pas; la facture est la preuve de l'achat et le lien de droit entre le commettant et le commissionnaire, et le connaissement n'est surtout utile que pour le retrait de la marchandise. Le commissionnaire

---

lorsque l'assurance est faite sur facultés chargées pour compte du capitaine, il n'est pas nécessaire, à peine de nullité, que le chargement soit prouvé par connaissement signé des principaux de l'équipage. (Trib. de comm. de Marseille, 1er octobre 1833; *Journal de Marseille*, 14-1-116.

Lorsque le chargement des marchandises assurées n'est pas justifié par un connaissement, signé non-seulement par le capitaine, mais encore par le chargeur, les assureurs sont en droit de refuser le paiement des assurances en cas de naufrage du navire et de perte de marchandises, quoiqu'il ne soit pas allégué que le capitaine soit intéressé au chargement. (Cass., req., 17 juillet 1829; D. P., 29-1-292.)

(1) Trib. de comm. de Marseille, 11 juillet 1821; *Journal de Marseille*, 2-1-184.

pourra donc faire traite sur le commettant, à moins que la promesse de remboursement ne soit faite sur connaissement.

58. L'article 284 du Code de commerce détermine le degré de créance qui s'attache aux connaissements lorsqu'il y a diversité entre eux.

Cet article porte, en effet :

« En cas de diversité entre les connaissements d'un même chargement, celui qui sera entre les mains du capitaine fera foi, s'il est rempli de la main du chargeur, ou de celle de son commissionnaire ; et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire sera suivi, s'il est rempli de la main du capitaine. » (Code de comm., 284.) (1).

Dans le doute, il est plus prudent de s'entendre avec le capitaine pour qu'il passe obéissance de remettre au réclamateur qui sera indiqué par justice (2).

59. En ce qui touche la prescription relative à la délivrance de la marchandise, il y a lieu de se reporter à l'article 433 du Code de commerce; mais la prescription d'un an dont parle cet article est interrompue et ne saurait être invoquée par le capitaine contre le chargeur, si le navire, forcé de relâcher en cours de voyage, a été déclaré innavigable, et si, pour éviter la perte des marchandises portées au connaissement, le capitaine les a fait vendre et en a touché le prix (3).

---

(1) Voy. ordonn., 1681, l. III, tit. II, art. 6.

(2) Voy. Casaregis, disc. 25, n° 7 ; Emérigon, 1-321 ; Pardessus, t. III, n° 727 ; Boulay-Paty, 2-318 ; C. de comm , art. 106, 305.

(3) Pardessus, t. III, n° 730.

§ 5. — DU FRET.

Sommaire.

60. En traitant du fret, nous serons obligés nécessairement de revenir sur des principes déjà exposés, car les diverses matières du droit maritime ont plusieurs points de de contact; mais sur ceux déjà traités nous serons précis.

On sait que la charte partie ou le connaissement règle le prix du loyer du navire en tout ou en partie, pour un voyage entier ou limité, au tonneau ou au quintal (1).

---

(1) Voy. ordonn. de 1681, l. III, tit. III, art. 1, et C. de comm., art. 273, 281, 286, 386.

L'inexécution en ce qui touche le fret ou nolis donne lieu à la résiliation du contrat avec dommages-intérêts gradués suivant les divers cas (1).

Ainsi le capitaine qui a nolisé vers un port pour un chargement au profit de l'affréteur a droit au paiement du nolis quoiqu'il revienne sans chargement, s'il y a faute de l'affréteur ou de son correspondant (2).

Lorsque, dans une charte partie, le prix du fret n'a été exprimé que pour certaines marchandises et par tonneau, ce prix doit être stipulé de même à l'égard des autres marchandises d'un pareil volume de capacité, quoique d'un plus grand poids (3).

La Cour de Bruxelles cependant a décidé, le 19 août 1841, que le poids de ces dernières marchandises devait être calculé en ayant égard à la différence de leur poids avec celui des articles spécifiés. (*Vide* p. 147.)

Lorsque le fret est à *tant le poids,* il doit être calculé sur le poids net (4).

Le droit de *chapeau* fait partie du fret et appartient à l'armement, à moins de stipulation contraire (5).

Mais on ne doit pas refuser le droit de chapeau qui a été

---

(1) Trib. de comm. de Mars., 12 mai 1853; *J. M.*, 1853, 1-277.

(2) Trib. de comm. de Mars., 4 mars 1852; *J. M.*, 1852, 1-255.

(3) Bruxelles, 17 janvier 1822.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 23 juin 1820; *Journal de Marseille*, 2-1-6; id., 13 septembre 1822; *Journal de Marseille*, 3-1-236; voy. cependant trib. de comm. de Marseille, 9 juillet 1830; *Journal de Marseille*, 11-1-172.

(5) Trib. de comm. de Mars., 2 septembre 1842; *J. M.*, 21-1-283.

promis au capitaine, si l'on a été satisfait de celui-ci et qu'aucune justification de reproches ne soit faite.

Le capitaine qui recevrait son salaire du propriétaire du navire sans aucune protestation ne pourrait pas ensuite réclamer le droit de chapeau qui lui a été promis, il est censé, en effet, par son silence, y avoir renoncé.

Le droit de chapeau accordé ne se trouve pas nécessairement être une diminution du fret. Ainsi, lorsque ce droit a été stipulé, il est au contraire présumé être une gratification personnelle au capitaine (1).

On sait que le capitaine profitait seul autrefois du droit de chapeau ou gratification accordée par les affréteurs, et que sous l'ancien droit, on connaissait aussi cette faveur sous le nom d'*Étrennes, Vin du marché, Chausses.* Sous l'empire de notre législation, il faut une stipulation spéciale au profit du capitaine pour qu'il puisse réclamer le droit de chapeau (2).

Le capitaine a qualité pour recevoir le fret dû au propriétaire, il est le maître sur son navire, c'est lui qui le commande et l'administre; le consignataire se libère donc valablement entre ses mains (3); et le paiement doit être considéré comme fait au propriétaire lui-même.

Nous avons dit que MM. Boulay-Paty (t. II, p. 279), Dageville (t. II, p. 345), Beaussant (t. I, n° 404), enseignaient

(1) Trib. de comm. de Mars., 5 janvier 1830, 2 septembre 1842.

(2) Pothier, *Louage maritime*, n° 57; Favard de Langlade v° *Charte partie*, n° 3.

(3) Bruxelles, 24 octobre 1829.

que lorsqu'un navire a été frété, il ne peut plus être sous-frété à un prix plus haut que celui porté dans le premier contrat; il en était ainsi sous l'ordonnance de 1681. Suivant MM. Sebire et Carteret (v° *Charte partie*, n° 9), cette disposition de l'ancien droit serait abrogée; mais ne le serait-elle point qu'il devrait en être ainsi dans l'intérêt des besoins de la navigation.

61. Le navire loué en totalité est à la disposition de l'affréteur, et encore bien qu'il ne le charge pas en entier, nul ne peut en profiter à son détriment. (C. comm., 287.)

Mais le tribunal de commerce de Marseille a jugé, le 16 janvier 1854 (*Journal de Marseille*, 1854, 1-29) que si une quantité plus considérable de tonneaux a été reconnue au débarquement que celle portée dans le connaissement, le capitaine peut exiger l'excédant du fret, si la différence est tellement grande qu'il y a erreur évidente.

Des principes que nous avons exposés plus haut, et qui constatent les droits du chargeur, il résulte que lorsque le capitaine a frété la totalité d'un navire à un chargeur, il ne peut même disposer à son détriment du vide qu'a produit l'affaissement de la marchandise (1).

Toutefois, si le navire étant loué en totalité, il a été réservé la chambre du logement de l'équipage, le capitaine a le droit de charger des marchandises dans ces lieux et d'en percevoir le fret (2).

(1) Trib. de comm. de Marseille, 10 octobre 1832; *J. M.*, 13-1-33.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 15 mai 1827; *Journal de Marseille*, 8-1-190; id., 6 juin 1822; voy. Valin, p. 122.

Le navire étant nolisé avec cette clause que le *vide* sera payé pour *plein*, on doit, si le taux est différent, calculer le nolis relatif au vide sur le taux convenu pour chaque espèce de marchandise, en établissant une règle particulière d'après le tonnage que comporte chacune d'elles (1).

Mais la pénalité du *vide pour le plein* imposée à l'affréteur en faveur du capitaine doit, pour être encourue, être précédée d'une mise en demeure de la part de celui-ci.

Le capitaine est surtout non-recevable à réclamer le *vide pour le plein* en l'absence de toute mise en demeure, et de toutes réserves ou protestations sur le connaissement, lorsqu'il a eu mandat, accepté par lui, d'exiger rigoureusement du chargeur, au lieu du départ, l'exécution de l'engagement pris par celui-ci envers l'affréteur, d'opérer l'entier chargement du navire.

62. Le fret est dû en totalité alors même que le chargement ne serait fait qu'en partie (Art. 288 C. de comm.) Il était juste, en effet, puisque le navire était loué en entier, de ne priver le capitaine d'aucune portion du fret.

Mais, dans ce cas encore, le capitaine, pour avoir droit au paiement du fret entier, quand le chargement n'a pas été complété, doit mettre le chargeur en demeure sous peine de dommages-intérêts s'il met à la voile sans cette sommation.

Suivant M. Boulay-Paty (t. III, p. 365), la sommation ne suffit pas, il faut une condamnation.

(1) Trib. de comm. de Marseille, 12 octobre 1827; *Journal de Marseille*, 9-1-313.

Le fret entier est même dû lorsque le navire ayant reçu une partie du chargement part à *non charge* (art. 288 C. de comm.), ou bien lorsque les marchandises sont retirées pendant le voyage (art. 293 C. de comm.) (1), ou que le navire, frété pour aller et retour revient, sans chargement. (Art. 294 C. de comm.) (2).

Le capitaine ne peut exiger que l'affréteur lui fournisse un chargement qui dépasse la capacité déclarée dans la *charte partie* (3).

La charte partie est, en effet, le contrat intervenu entre les parties qui règle leurs droits et leurs obligations, et ce serait en méconnaître la portée que d'obliger l'affréteur à charger au delà de la capacité déclarée.

L'affréteur peut être contraint à charger en quantité suffisante pour garantir le prix du loyer du navire.

---

(1) « Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret en entier et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement : si les marchandises sont retirées pour cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci est responsable de tous les frais. » (C. de comm., art. 293.)

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 9.

« Si le navire est arrêté au départ, pendant la route, ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur. Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement. » (C. de comm., art. 294.)

(3) Trib. de comm. de Marseille, 23 septembre 1836; *Journal de Marseille*, 16-1-99; voy. aussi id., 3 octobre 1825; *Journal de Marseille*, 6-1-294.

Nous verrons ultérieurement quels objets chargés sont affectés à la garantie du fret.

S'il y a excédant dans le chargement convenu, le fret de l'excédant est payé suivant la charte partie. (C. de comm., art. 288.) (1).

Lorsque l'affréteur rompt le voyage avant d'effectuer aucun chargement, il paie au capitaine, à titre d'indemnité, la moitié du fret convenu (Art. 288 C. de comm.)(2); il en est de même dans le cas de chargement à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou à forfait. (C. comm., 291.)(3).

Le chargeur ne peut profiter des dispositions des articles précités si le navire est arrimé, expédié en douane et attendant la marée; il est, en effet, censé parti (4).

Les frais de charge, décharge, rechargement et retardement, au départ, pendant la route, ou au lieu de destination, et dans les cas prévus par les articles 291 et 294 du Code de commerce, sont à la charge de l'affréteur.

Si le départ du navire chargé en cueillette est retardé par la faute du capitaine, l'affréteur a le droit de retirer sa marchandise en franchise de tout fret (5). Le capitaine, en effet,

---

(1) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 3; C. comm., art. 252 et s.

(2) La créance du demi-fret ne peut donner privilége dans le cas ci-dessus. Il en est autrement si les marchandises sont retirées pendant le voyage. (Valin, sur l'article 25; Dageville, 2-408; Delvincourt, 2-302; Boulay-Paty, 2-387; Dalloz, v° *Droit marit.*, n° 1003.)

(3) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 6.

(4) Paris, 27 novembre 1847; S. V., 48-1-225.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 22 février 1830; *Journal de Marseille*, 11-1-97; *sic*, Boulay-Paty, t. III, p. 385.

qui jouit d'un certain délai pour le chargement à cueillette ne peut cependant prolonger ce délai par son fait, et il était juste que, dans ce cas, le chargeur ne fût soumis à aucune obligation pour le fret.

Lorsque le capitaine a fait, d'ailleurs, une déclaration relativement au tonnage du navire chargé à la cueillette, les affréteurs qui ont chargé, ou qui ont signé les chartes parties les premiers, doivent rester en possession, bien que le capitaine ait pris l'engagement de charger plus de marchandises que le navire n'en pouvait contenir (1). Le capitaine, dans ce cas, est tenu de dommages-intérêts envers l'affréteur qui ne peut charger (2). (*Vide infrà*, p. 151.)

L'action en supplément de fret formée par le capitaine à raison d'une prolongation du voyage imputée à l'affréteur, peut être régulièrement dirigée contre le consignataire de la marchandise.

Lorsque le capitaine trouve dans son navire des marchandises non déclarées, il peut les faire mettre à terre au lieu du chargement, ou bien encore il a le droit de prendre le fret, payable au plus haut prix, sur des marchandises de même nature (3).

« Mais, dit M. Caumont (v° *Affrètement*, n° 52), il résulte de cette disposition qu'après avoir appareillé il n'y a plus d'option possible, puisque c'est seulement au port du char-

---

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 533 ; Delvincourt, t. II, p. 283.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 29 octobre 1827 ; *Journal de Marseille*, 8-1-341.

(3) C. de comm., art. 292 ; ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 7.

gement que la mise à terre peut s'opérer, elle ne pourrait point se faire dans un port de relâche, et même lorsque le déchargement a lieu avant le départ du lieu du chargement, il ne s'opère qu'après sommation infructueuse faite aux propriétaires des marchandises et sur une ordonnance autorisant la consignation, autrement la responsabilité du capitaine pourrait se trouver engagée. »

La Cour de Bordeaux a jugé que lorsque le capitaine est obligé de vendre des marchandises avariées ou qui périssent par vice propre, afin qu'elles ne se détériorent pas davantage, le chargeur des marchandises n'en doit pas moins payer le fret entier pour tout le voyage (1).

Cependant la cour de Rennes a décidé que, dans ce cas, le chargeur ne devait payer le fret que proportionnellement à la distance parcourue (2). L'opinion de la Cour de Bordeaux nous paraît préférable, car l'avarie doit rester dans tous ses effets pour le compte du chargeur.

Telle est aussi sur ce point la doctrine de M. Caumont, v° *Chargement*, n° 3 :

« Jugé, contrairement à notre opinion, que le capitaine qui, par suite d'avaries, a été obligé de vendre, durant la traversée, les marchandises chargées à son bord, n'a droit qu'à un fret proportionnel à la distance parcourue (3).

---

(1) Bordeaux, 30 novembre 1848 ; S. V., 49-2-352 ; Aix, 12 février 1846 ; *J. M.*, 25-1-265 ; voy. Pothier, *Charte partie*, n°s 70 et 71.

(2) Rennes, 20 juillet 1841 ; S. V., 42-2-157.

(3) Voy. C. comm., art. 276, 293, 296, 302, 303, 309 ; Rennes, 30 juillet 1841 ; D., p. 42-2-84.

Pour justifier cette décision, on dit : l'article 293 du Code de commerce ne prévoit que le cas où le chargeur se fait volontairement remettre ses marchandises pendant le cours du voyage. Il est bien vrai que le chargeur en doit alors le fret en entier, parce qu'il ne peut rompre, par sa seule volonté, ses propres engagements, ni priver le capitaine du juste salaire qu'il doit attendre pour le transport dont il s'est chargé. Mais il en est autrement du cas où un événement de force majeure met dans la nécessité de débarquer les marchandises chargées, et s'oppose à ce qu'elles soient conduites au lieu pour lequel elles sont destinées. Or, le chargeur qui éprouve une perte sur sa marchandise ne peut répondre envers le capitaine de la perte que celui-ci éprouve de son côté sur son fret. Autrement, ce serait condamner le chargeur à des dommages-intérêts envers celui-ci pour un événement de force majeure dont aucun d'eux ne doit répondre. On invoque plusieurs dispositions du Code de commerce. Ainsi, dans le cas de naufrage ou de prise, le capitaine, d'après l'article 303 du Code de commerce, ne peut, lorsque les marchandises sont sauvées ou rachetées, réclamer de fret que jusqu'au lieu du naufrage ou de la prise, à moins qu'il ne les conduise au lieu de destination. Mais à cela on peut répondre victorieusement que le capitaine, en effectuant le voyage, en conduisant la marchandise au port de destination, moins la partie avariée par fortune de mer, et vendue dans le port de refuge par les soins du capitaine, a pleinement rempli son obligation, puisque, d'une part, en vendant la partie avariée, il a agi dans l'intérêt exclusif de l'affréteur et comme son manda-

taire ; et que, d'autre part, le capitaine et le navire, loin de faire défaut à la marchandise, ont accompli le voyage convenu. Si une partie de la cargaison avariée par fortune de mer a dû être vendue en cours de voyage, c'est là un cas fortuit dont le capitaine ou le fréteur ne saurait être responsable, et qui doit retomber uniquement sur le propriétaire de la chose. Il serait d'autant moins juste de le faire peser sur le fréteur, en lui retranchant une partie du fret, que les obligations et les dépenses par lui assumées demeurent les mêmes, et que, d'un autre côté, le chargeur peut faire assurer sa marchandise, tandis que le fréteur ne peut faire assurer son fret. D'ailleurs, l'article 293 ne fait aucune distinction. Donc, soit que le chargeur retire ses marchandises spontanément, soit qu'il opère le retirement parce qu'elles ont été avariées par fortune de mer, le fret est acquis en entier au capitaine, sans qu'il y ait lieu d'opérer une diminution proportionnelle, eu égard à la distance parcourue jusqu'au lieu où la vente a été effectuée. »

C'est en effet la doctrine enseignée par l'arrêt de Bordeaux (1) précité, et il en doit être de même lorsque l'avarie des marchandises a été reconnue à la suite d'un chargement opéré dans l'unique intérêt du navire.

Sur ce dernier point, M. Caumont, *loco citato*, ajoute :

« Effectivement, tout ce qu'on peut induire de cette cir-

(1) Bordeaux, 30 novembre 1848 ; S. V. 49-2-352 ; voy. aussi trib. de comm. d'Anvers, 15 juin 1853 ; trib. de comm. du Havre, 19 juin 1853.

constance, c'est que le chargeur ou affréteur n'est pas tenu de contribuer aux frais de déchargement. La marchandise vendue n'en a pas moins été retirée, dans le sens général et absolu de l'article 293 du Code de commerce, puisque, si le capitaine, veillant en mandataire sérieux aux intérêts du chargeur, n'eût pas fait vendre les objets dans l'intérêt et pour le compte de l'affréteur, ils eussent été remis à bord et conduits à leur destination. D'ailleurs, aux termes de l'article 296, lorsque le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre; et si, à la suite du déchargement forcé, il retire ou vend sa marchandise, il doit le fret entier. Si, d'après l'article 302 du Code de commerce, il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par le naufrage ou l'échouement, ou pillées par les ennemis, c'est là une disposition spéciale, qu'on ne peut étendre d'un cas à l'autre, et qui tient d'ailleurs à des considérations étrangères à la question actuelle. »

Si le chargement est clandestin et qu'il y ait surcharge, le capitaine dépose les marchandises dans un port de relâche chez une personne solvable, et même, s'il y a lieu de les jeter à la mer, il pourra le faire. Toutefois, dans les deux cas, il devra prendre l'avis de l'équipage et le consigner dans des procès-verbaux sur son livre de bord, à la charge encore de remplir les formalités des articles 224, 242 et 246 du Code de commerce (1).

63. Nous avons déjà dit que l'inexécution du contrat

---

(1) Locré, sur l'article 292; Pardessus, t. III, n° 709.

comprenant le fret ou le nolis donne lieu à des dommages-intérêts. Ainsi, le capitaine répond envers l'affréteur de ses faits (art. 222 et suiv., C. de comm.) qui sont la violation du contrat.

64. Lorsque pendant le voyage le capitaine fait radouber le navire, l'affréteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier (art. 296 C. de comm.); le capitaine perd son fret et est passible de dommages-intérêts si le navire était innavigable au départ, peu importe (art. 297 C. de comm.) (1) que le navire ait pu ensuite continuer sa route (2).

Si le navire était en bon état au départ, mais que le délai pour le radoub fût trop long, les chargeurs ne seraient passibles du fret que jusqu'au point de la côte où le navire a été déchargé (3).

Le capitaine répond au surplus du vice, même ignoré, du navire. (Art. 1721 C. Nap.)

On sait aussi que le certificat de visite n'est pas une exception péremptoire contre le vice du navire, tandis que le défaut de visite établit une présomption contre l'état de navigabilité (4).

L'affréteur ne pourrait exercer aucun recours contre le

---

(1) Voy. Cass., 9 avril 1833; S. V., 33-1-648.

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 11, 12 et 22; voy. C. de comm., art. 225, 237, 389, 391.

(3) Rennes, 19 août 1831.

(4) Dageville, 2-46; Boulay-Paty, 2-416; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 988.

capitaine s'il connaissait l'état d'innavigabilité du navire au départ (1).

Aucun fret n'est dû si le navire ayant été affrété pour le transport de passagers, ceux-ci ont été obligés de revenir au lieu du départ et n'ont pas, en conséquence, profité d'un transport, même partiel (2).

Lorsque le navire, hors les cas ci-dessus, ne peut être radoubé, le capitaine doit en louer un autre (art. 296 C. de comm.) ; s'il y a impossibilité, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé (même article) (3).

La loi, comme on le voit, pose un principe d'équité qui ne peut être contesté.

65. Quelques auteurs pensent même (voy. Emérigon, t. I, p. 423, Boulay-Paty, sur Emér., p. 427, et *Droit mar.*, p. 402) que l'obligation pour le capitaine de louer un autre navire, quand celui qui navigue ne peut être radoubé, est absolue, sauf le cas d'impossibilité.

Mais suivant Pothier (n° 68), Valin (p. 361) et Becane, sur Valin, cette obligation ne serait que facultative. Le capitaine peut, en effet, suivant plusieurs auteurs, renoncer au fret entier qu'il gagnerait en se procurant un autre navire. (*Vide suprà*, p. 107.)

Le fret est encore dû encore bien que les marchan-

---

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 416.

2) Paris, 10 février 1830; S., 30-2-324; voy. aussi trib. de comm. de Marseille, 4 juin 1831 ; *Journal de Marseille*, 12-1-165.

(3) Ordonn., 1681. l. III, tit. III, art. 11 et 22 ; voy. C. de comm., art. 391.

dises aient été mises en gage (1), argument de l'article 298 du Code de commerce qui ne prive pas le capitaine du fret lorsque la marchandise a été vendue pour subvenir aux besoins de la navigation.

Si le capitaine profite de l'article 216 du Code de commerce, § 2, la perte résultant de la vente de la marchandise est répartie au centime le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à destination, et qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage. (Art. 298 C. de comm.) (2).

66. Il n'est dû que le fret de l'aller si le vaisseau, quoique affrété pour l'aller et le retour, est revenu avec son chargement, par suite de l'interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire était en route (3).

Mais les dispositions de cet article ne seraient plus applicables si, de concert avec le correspondant chargé de recevoir les marchandises, le capitaine avait conduit le navire dans un port voisin où le chargement ayant été vendu, il est revenu avec une nouvelle cargaison (4).

Si le fret a été convenu gratuit pour l'aller, il n'en est dû aucun, bien que le chargement d'aller ait été délivré

---

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 422.

(2) Loi du 14 juin 1841; ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 14; voy. C. de comm., art. 216, 246.

(3) C. de comm., art. 299; ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 15.

(4) Cass., 10 décembre 1818; S., 19-1-331; Pardessus, t. III, n° 713; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. I, p. 236, et *Droit maritime*, t. III, p. 427.



sain et sauf. C'est là une dérogation à l'article 303 du Code de commerce (1).

67. Le fret n'est pas dû pendant la détention du navire arrêté par ordre de puissance, et lorsqu'il est affrété au mois. Si le navire est affrété au voyage, il n'est dù aucune augmentation de fret. (Art. 300 C. de comm.) (2).

Le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage. Si les marchandises sont sauvées du naufrage ou rachetées, le capitaine est payé du fret entier, s'il les conduit à destination. (Art. 303 C. de comm.) (3).

68. Le capitaine est payé du fret pour les marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution. (Art. 301 C. de comm.) (4).

Lorsque l'affrétement du navire a été convenu moyennant une somme fixe pour l'aller et le retour, et que l'avarie a eu lieu dans le voyage de retour, la contribution du fret doit porter seulement sur le montant présumé afférant au voyage de retour (5).

---

(1) Trib. de comm. du Havre, 3 novembre 1855.

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 16; voy. C. de comm., article 275.

(3) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 19, 21, 22.

(4) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 13; voy. C. de comm., article 410.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 28 avril 1834; *Journal de Marseille*, 15-1-1.

Lorsque le montant du fret n'a pas été stipulé, il faut, pour fixer sa contribution à l'avarie commune, l'établir fictivement en prenant pour base le prix ordinaire de la navigation effectuée. (Trib. de

Mais, lorsque les marchandises ont péri par naufrage, échouement, ou par suite de pillage ou de prise, il n'est dû aucun fret. S'il a été payé d'avance il est restitué, à moins de convention contraire. (Art. 302 C. de comm.) (1).

La contribution pour le rachat a lieu sur le prix courant des marchandises au lieu de la décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié du navire et du fret. Les loyers des matelots n'entrent point en contribution. (Art. 304 C. de comm.) (2). Voy. art. 258.

Lorsqu'il a été convenu que le capitaine bénéficiera aux chargeurs une somme de tant par chaque jour en moins de staries, sans stipulation de paiement de ladite somme par jour, il a été présumé que cette bonification pour prompt chargement serait prélevée sur le fret; dès lors si le navire se perd avec le chargement, la bonification stipulée s'évanouit (3). Le fret n'étant pas dû, il n'y a pas dès lors à réclamer au capitaine la somme représentant la bonification.

Si le navire a été nolisé pour une monnaie désignée qui ne se trouve pas au lieu de la destination, la conversion de cette monnaie doit être déterminée d'après le cours qu'elle a au lieu du reste, si celui-ci est le lieu convenu pour le paiement du fret. Ainsi le capitaine qui reçoit le fret d'après

---

comm. de Marseille, 24 décembre 1832; *Journal de Marseille*, 31-1-337.)

(1) Ordonn., 1681, l. III, tit, III, art. 18.

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 20, et tit. IV, art. 20.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 5 janvier 1830.



une conversion plus avantageuse pour lui que celle du cours au lieu du reste, doit restituer l'excédant à l'affréteur au lieu du départ (1).

69. Le capitaine a le droit, lorsque le consignataire refuse les marchandises, de les faire vendre par autorité de justice pour se payer de son fret; mais il ne peut les retenir dans son navire (art. 306 C. de comm.); après la vente il doit faire ordonner le dépôt du surplus. S'il y a insuffisance des marchandises pour payer le fret, le capitaine a un recours contre le chargeur. (Art. 305 C. de comm.) (2).

En cas de refus par le consignataire de recevoir les marchandises, le capitaine qui, pour le paiement de son fret, fait vendre les marchandises non par autorité de justice, mais à l'amiable, conserve le droit de réclamer du chargeur la différence entre le prix de cette vente et le fret dû, lorsque d'ailleurs il est déclaré par le juge du fait que la vente amiable n'a été préférée à la vente judiciaire que parce qu'elle devait être plus avantageuse, et qu'ainsi le capitaine a agi au mieux des intérêts du chargeur (3.)

Le capitaine doit être payé de son fret avant même que le commissionnaire puisse exiger ses avances (4).

Le privilége pour le fret prime celui du vendeur non

---

(1) Trib. de comm de Marseille, 8 avril 1829; *Journal de Marseille*, 10e année, p. 186.

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 17 et 23; voy. C. de comm., art. 285; C. Nap., art. 2102, § 6.

(3) Cass., 8 mars 1854.

(4) Pardessus, t. III, n° 961; Massé, t. VI, n° 604.

payé, du Trésor national, et même le droit du propriétaire des marchandises si les marchandises ont été volées.

Si les marchandises ont été débarquées et qu'elles n'aient point passé en mains tierces, le capitaine conserve son privilége sur elles pendant quinzaine après leur délivrance. (Art. 307 C. de comm.) (1).

Le privilége du capitaine subsiste, encore bien que les marchandises aient été vendues à un tiers; mais il cesse à la livraison de ces mêmes marchandises (2), après les délais fixés ci-dessus.

La tradition en main tierce de la marchandise seule, en effet, purge le privilége sur le fret (3).

Il a été jugé par un arrêt de la Cour de cassation, en date du 9 juin 1845, mais d'une manière implicite, que le connaissement dont on serait porteur ne suffirait pas, s'il n'y avait pas tradition réelle, pour priver le capitaine de son droit; en effet, la Cour, dans l'arrêt précité et malgré le connaissement, mentionne, en prononçant contre le capitaine, que celui-ci avait souffert, sans protestation, que le commissionnaire porteur du connaissement transbordât la marchandise sur un autre navire.

---

(1) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 17; voy. C. Nap., art. 2102 et suiv.

(2) Voy. Bruxelles, 12 mars 1829; *Journal de Bruxelles*, 1829, 1-168; Boulay-Paty, t. III, p. 478.

(3) *Sic*, Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de la marine*, liv. III, tit. III, art. 24; Pothier, de la *Charte partie*, n° 89; Pardessus, t. III, n° 961; Delvincourt, 2-288; Dageville, 2-453.

Le capitaine perd tout recours contre le chargeur lorsqu'il a délivré les marchandises au consignataire sans se faire payer de son fret (1). Il a suivi, en effet, la foi de ce dernier, et le chargeur peut lui opposer toutes les compensations qu'il pourrait opposer au consignataire.

Mais le tribunal de commerce de Marseille a jugé, le 16 avril 1841 (*Journ. de Mars.*, 1841, 1 305), que le capitaine peut toujours exercer son privilége contre le consignataire, encore bien qu'il ait accepté la désignation d'un tiers pour lui payer ce même fret. En acceptant, en effet, cette désignation, le capitaine n'est pas présumé avoir renoncé à exercer tout recours utile.

Le privilége du capitaine pour le fret ne s'étend pas au prix dû par le passager; en conséquence, le capitaine ne peut retenir par privilége la marchandise chargée par celui-ci (2) pour se payer du fret qui lui est dû.

Le capitaine n'a pas privilége pour le fret dû par le chargeur en cueillette, lorsque celui-ci retire ses marchandises avant le départ (3); il ne s'agit plus alors que d'une créance ordinaire.

Dans le cas où les marchandises sont retirées pendant le voyage, le capitaine n'a privilége que pour la partie du fret correspondant à la partie du voyage qui aurait eu lieu (4).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 8 juillet 1842; *J. M.*, 20-1-282.

(2) Trib. de comm. de Bordeaux, 29 décembre 1824.

(3) Voy. Boulay-Paty, t. III, p. 386; Dageville, t. II, p. 392; Delvincourt, t. II, p. 302; Devilleneuve et Massé, vº *Fret*, nº 136.

(4) Boulay-Paty, t. III, p. 386; Devilleneuve et Massé, nº 137.

Si le fret comprend toutes les marchandises indivisément *in globo*, le privilége subsiste toujours sur toutes les marchandises indivisément, encore bien que certaines marchandises soient sorties des mains du consignataire (1).

La faillite même des chargeurs ou réclamateurs ne porte pas obstacle au privilége du capitaine pendant quinzaine, soit pour les frais, soit pour les avaries à lui dues. (Art. 308 C. de comm.; voy. art. 397.)

70. Ainsi, le fret n'est pas susceptible de diminution, suivant les termes de l'article 309 du Code de commerce; mais cet article, qui règle d'une manière générale les droits du capitaine, est soumis aux exceptions qui résultent des dispositions que nous avons déjà fait connaître.

Le chargeur ne peut même abandonner les marchandises pour se libérer du fret; toutefois, suivant l'article 310 du Code de commerce, si des futailles contenant du liquide ont tellement coulé, qu'elles soient vides ou presque vides, on peut les abandonner pour le fret (2).

Si quelques futailles ont coulé, mais non par suite de leur mauvais état, le chargeur peut les abandonner pour se libérer d'une partie du fret correspondant à la valeur de cet abandon; il retient celles qui n'ont pas coulé en payant le surplus du fret suivant la convention (3).

Mais M. Dageville (t. II, p. 467) pense que le chargeur ne peut, en faisant l'abandon, retenir les futailles qui n'ont pas

(1) Boulay-Paty, t. III, p. 480; Pardessus, t. III, n° 962.

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. III, art. 25, 26.

(3) Boulay-Paty, t. III, p. 495; Devilleneuve. et Massé, n° 142.

coulé. L'abandon, dans ce cas, nous semble cependant divisible.

Si les futailles ont coulé par suite de leur mauvais état, elles ne peuvent être abandonnées pour le fret (1). Nous pensons, en effet, que malgré l'espèce d'indivisibilité de la rédaction de l'article 310, le législateur n'a pu vouloir laisser pour compte du capitaine les marchandises péries par vice propre.

Le capitaine n'a pas droit au fret si les futailles ont coulé par son fait; dans ce cas même, il pourrait être réclamé contre lui des dommages-intérêts.

Le chargeur n'a pas le droit d'abandonner, hors les cas ci-dessus, même des marchandises non détériorées et non diminuées de prix (2).

71. On sait que l'assurance sur fret est nulle; on sait aussi que le fret des marchandises appartient à l'assureur en cas de délaissement.

Aux termes des articles 433 et suivants du Code de commerce, le fret est prescrit un an après le voyage fini, et l'affréteur n'est soumis à aucune action pour avaries si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté.

---

(1) Pothier, n° 60; Boulay-Paty, 2-498; Favard, v° *Charte partie*, n° 12; *contrà*, Valin, p. 383; Delvincourt, t. II, p. 293.

(2) Voy. Boulay-Paty, t. II, p. 490; Devilleneuve et Massé, v° *Fret*, n° 139; *contrà*, Favard, v° *Charte partie*, n° 12, et Locré, t. II, p. 218,



§ 6. — DE L'ENGAGEMENT ET DES LOYERS DES MATELOTS, ET DES GENS DE L'ÉQUIPAGE.

Sommaire.

72. Constatation de l'engagement du capitaine et des matelots;
73. Les gens de l'équipage et les matelots peuvent-ils charger pour leur compte?
74. Indemnité due pour rupture de voyage; journées de travail; interdiction de commerce;
75. Indemnité due pour voyage prolongé;
76. Matelots engagés au fret;
77. Cas de perte du navire; les loyers sont-ils dus?
78. Droit des matelots quand le navire périt au retour;
79. Privilége des matelots;
80. Maladie du matelot; blessures; mort; esclavage;
81. Congé donné au matelot;
82. Affectation pour le privilége du matelot sur le navire et le fret;
83. Les dispositions de la loi concernant les matelots sont applicables aux officiers et aux gens de l'équipage.

72. Les conventions des parties ou le rôle d'équipage constatent les conditions d'engagement du capitaine et des hommes de l'équipage. (Art. 250 Code de comm.) (1.)

On peut prouver par témoins les engagements des matelots (2).

Si un matelot s'engage pour le voyage d'aller, il est présumé s'engager pour le voyage de retour (3).

Lorsque le navire, au lieu de retourner, frète pour ail-

---

(1) Ordonn., 1681, l. III, t. IV, art. 1.

(2) Devilleneuve et Massé, v° *Gens de l'équipage*, n° 11; Boulay-Paty, t. II, p. 167.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 15 juin 1818.

leurs, le matelot a le droit de quitter le navire et de demander son salaire entier et les frais de retour (1).

73. Les gens de l'équipage ou les matelots n'ont pas l'autorisation de charger pour leur compte sur le navire sans l'assentiment du propriétaire et sans payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement. (Article 251 Code de comm.) (2).

Le matelot qui a un *permis de port* ne peut céder ce droit à un tiers (3).

74. L'article 252 du Code de commerce fixe les indemnités dues si le voyage est rompu par le fait du propriétaire, du capitaine ou de l'affréteur.

Les matelots au voyage ou au mois sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire. Les avances reçues sont retenues à titre d'indemnité.

S'il n'y a pas eu d'avances faites, ils sont payés d'un mois de leurs gages. Lorsque la rupture a lieu après le voyage commencé, les matelots sont payés en entier, aux termes de la convention, s'ils sont loués au voyage.

Les matelots loués au mois reçoivent les loyers stipulés pour le temps qu'ils ont servi, et en outre moitié de leurs gages pour la durée présumée du voyage. Les matelots loués au voyage ou au mois reçoivent encore leur conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que les propriétaires, affréteurs ou officiers de l'administration

(1) Boulay-Paty, t. II, p. 175.

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 2.

(3) Boulay-Paty, t. II, p. 188.

ne leur procurent leur embarquement pour le lieu du départ. (Art. 252 Code de comm.)

Il n'est dû aussi que la journée employée à équiper le bâtiment, si avant le voyage commencé il y a interdiction de commerce ou arrêt par ordre du gouvernement. (Article 253.) (1).

Au surplus, les matelots sont payés à proportion du temps qu'ils ont servi, lorsque le voyage étant commencé, il y a interdiction de commerce. Dans le cas d'arrêt pendant le voyage, le loyer des matelots engagés au mois court pour moitié. Si le matelot est engagé au voyage, le loyer est payé aux termes de l'engagement (2).

75. Il y a lieu à l'augmentation proportionnelle du loyer lorsque le voyage est prolongé. Il n'est fait aucune diminution du loyer si le navire est déchargé volontairement dans un lieu plus rapproché que celui de l'affrétement. (Art. 255, 256 du C. de commerce.) Mais, dans le premier cas, il faut que le matelot soit engagé au voyage (3).

Les gens de l'équipage qui voyagent *à la part* n'ont droit contre le capitaine à aucune indemnité pour le long séjour qu'ils ont été obligés de faire.

Dans tout autre cas, il n'y a lieu à augmentation de salaire que si la prolongation de voyage est volontaire et non le résultat d'une force majeure (4).

---

(1) Voy. aussi ordonn. de 1681, l. III, tit. IV, art. 3, 4 et 5.
(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 4 et .
(3) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 6.
(4, Trib. de comm. de Mars., 22 mai 1829; Delv., t. II, p. 212.

Le voyage étant raccourci par un fait de force majeure ou volontairement, il y a lieu à diminution proportionnelle du salaire des matelots loués au mois (1).

76. Si les matelots engagés au profit ou au fret n'ont droit à aucune indemnité ni journées pour retardement ou prolongation par force majeure; il n'en est pas de même lorsque la rupture provient des chargeurs; ils ont droit alors aux indemnités adjugées au navire. Ces indemnités sont partagées dans la même proportion que le fret. Le capitaine ou les propriétaires, causes de la rupture, sont tenus des indemnités dues aux gens de l'équipage. (Art. 257 C. comm.) (2).

Lorsque dans le cas prévu par l'article 257 du Code de commerce, l'empêchement arrive par le fait du capitaine, l'armateur est responsable, à moins que le capitaine n'ait été choisi par l'équipage (3).

77. S'il y a prise, bris et naufrage avec perte entière du navire et des marchandises, les matelots n'ont droit à aucun loyer, mais ils ne restituent pas les avances (4).

78. On a agité la question de savoir quels sont les salaires dus au matelot quand le navire périt seulement au retour, et une grande controverse s'est élevée à cet égard.

---

(1) Valin, p. 399; Locré, t. II, p. 111; Delvincourt, t. II, p. 212, n° 4; Boulay-Paty, t. II, p. 215, 216; Devilleneuve et Massé, v° *Gens de l'équipage*, n°s 58, 59.

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 7.

(3) Boulay-Paty, t. II, p. 219; Boucher, sur les articles 257, 258, C. de comm.

(4) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 8.

Les uns enseignent que les matelots ne peuvent prétendre à aucun loyer sur le fret gagné par le navire dans le voyage d'aller. (1).

Emérigon, au contraire (t. II, p. 266), prétend que les matelots peuvent prendre leur salaire d'aller et de retour sur le fret d'aller.

Enfin il en est qui pensent que les matelots peuvent prendre sur le fret acquis du voyage de l'aller les loyers qui leur sont dus pour ce voyage, mais non pour ceux dus par le voyage de retour (2).

Suivant M. Delvincourt (t. II, p. 242 et 243), le fret de l'aller répondrait de la moitié des loyers, soit de l'aller, soit de retour.

Le 8 janvier 1823, le tribunal de commerce du Havre nous paraît avoir adopté la saine doctrine, en jugeant que lorsque des marins se sont engagés à suivre un navire depuis le départ du port d'armement jusqu'à son retour, et qu'après avoir effectué différents voyages dans le cours de la même expédition, le navire s'est perdu en effectuant son retour, les loyers des matelots leur sont acquis pour le voyage d'aller et les voyages intermédiaires que l'on doit

---

(1) Bordeaux, 24 juillet 1834; S. V., 34-2-479; Valin, p. 402; Becane, sur Valin, p. 400.

(2) Voy. Rouen, 29 déc. 1831; S. V., 32-2-160; Rennes, 1er avril 1841; S. V., 41-1-53; trib. de comm. de Marseille, 5 janvier 1830; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 266, et *Droit comm.*, t. II, page 222; Devilleneuve et Massé, v° *Gens de l'équipage*, n° 66; Dageville, t. II, p. 312; Pardessus, t. III, n° 681; Locré, t. II, p. 113.



considérer à cet égard comme autant de voyages séparés, et leurs loyers leur doivent être payés sur le fret gagné par ces voyages (1).

Si le navire est en partie sauvé, les matelots sont payés sur ses débris ; s'il y a insuffisance et si les marchandises seules sont sauvées, ils sont payés subsidiairement sur le fret (Art. 259 Code de comm.) (2).

---

(1) Guerrand, 1857, p. 20.

Lorsque les engagements entre l'armateur d'un navire et le capitaine n'ont pas été interrompus, le voyage d'aller et celui de retour sont censés ne faire qu'un seul et même voyage, bien que le navire ait été assuré pour chacun de ces voyages par deux polices distinctes; en conséquence, le capitaine peut, en cas de délaissement, exercer son privilége sur le navire, pour les loyers qui lui sont dus tant pour le voyage d'aller que pour le voyage de retour. Cass. civ., 3 juin 1828 ; D. P., 28-1-267 ; *vide infrà*.)

(2) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 9; C. de comm., art. 257, 258, 259.

Le cas d'innavigabilité déclarée du navire doit être, relativement aux gages de l'équipage, assimilé au bris ou naufrage ; l'innavigabilité a pour effet de restreindre l'action de l'équipage, pour ses loyers, au produit de la vente du navire. (C. de comm., art. 258.)

Les matelots n'ont, en pareil cas, aucune action personnelle contre le capitaine (*contrà*, Bordeaux, 29 juillet 1857); ils doivent faire régler leurs loyers par l'autorité qui a encaissé le produit de la vente.

Ils n'ont rien à prétendre sur le fret gagné dans le voyage d'aller, si l'innavigabilité a été déclarée pendant le voyage de retour.

En cas d'innavigabilité du navire, comme après le naufrage, le capitaine n'est pas tenu de pourvoir au rapatriement des matelots. (C. de comm., art. 252.) (Bordeaux, 28 août 1851; Lehir, 1852. p. 142.

La Cour de Bordeaux a jugé, le 27 juin 1831, que les matelots engagés pour plusieurs voyages peuvent se faire payer de leur loyer sur le fret acquis par l'armateur dans un voyage autre que celui où ils ont concouru, et antérieurement à celui pendant lequel le navire a péri.

79. Le privilége des matelots, dans le cas précité, s'exerce sur le fret acquis et encaissé antérieurement (1).

Le privilége du matelot sur les objets sauvés n'aurait lieu, suivant certains auteurs, que si ceux-ci ont travaillé au sauvetage (2).

Mais Valin (p. 404) et Pothier (*du Louage des matelots*, n° 187) sont d'une opinion contraire, opinion qu'on ne peut justifier que par le silence de la loi à cet égard ; les matelots, en dehors de leur fret, sont au surplus payés des journées employées au sauvetage (3), ce qui semble indiquer qu'ils y sont obligés.

Les matelots engagés au fret sont payés de leurs loyers sur le fret, à proportion de celui reçu par le capitaine. (Art. 260 Code de comm.)

Le matelot qui est engagé à la part ne peut exiger le paiement de son travail, outre sa part dans les bénéfices (4).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 9 avril 1831.

(2) Boulay-Paty, t. II, p. 228 ; Boucher, sur l'art. 259 ; Delvincourt, t. II, p. 243, n° 4.

(3) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 11 ; Code. de comm., article 261.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 31 octobre 1845.

80. Le matelot qui tombe malade pendant le voyage ou qui est blessé au service du navire, est payé de ses loyers et est soigné aux dépens du navire. (Art. 262 C. comm.) (1).

L'article 262 est applicable, malgré tout usage contraire, au cas où le matelot est traité à terre, dans un hospice (2).

Un jugement du tribunal de commerce de Marseille a même décidé que si, dans le cas de rupture volontaire du voyage, le matelot retourne sur un navire qu'a procuré le capitaine, les frais de maladie pendant ce retour sont à la charge de l'armateur (3).

Si le matelot est blessé en combattant contre les pirates et les ennemis, le navire et le chargement contribuent aux frais occasionnés par les blessures. (C. comm., 263.) (4).

Le passager qui est blessé pour la défense du navire a le même droit que le matelot (5).

Les chargeurs ne sont tenus de contribuer aux indemnités dues aux matelots ou aux passagers que si le combat dans lequel ces derniers ont été blessés a procuré la conservation du navire (6).

---

(1) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 11.

(2) Voy. Valin, sur l'art. 11, tit. IV, liv. III; Dageville, sur l'article 262, et Boulay-Paty, t. II, p. 231; Conseil d'Etat, 27 août 1839; décret du 4 mars 1852.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 27 juin 1832.

(4) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 11.

(5) Pothier, *des Avaries*, n° 143; Boulay-Paty, t. II, p. 236; décret 4 mars 1852.

(6) Pothier, *Louage des matelots*, n°s 191, 197; Boulay-Paty, t. II, p. 236 et 245.

Le matelot qui sort du navire sans autorisation, et est blessé, ne peut même demander, s'il est congédié, que le loyer, à proportion du temps du service. (Art. 264 Code de comm.) (1).

Il est interdit de déroger par des conventions particulières à l'article 262 du Code de commerce (2).

L'article 265 du Code de commerce prévoit le cas de mort : les loyers sont dus jusqu'au jour du décès, si le matelot est engagé au mois ; la moitié seulement est due si, engagé au voyage, il meurt en allant, ou au port d'arrivée ; tout est dû s'il meurt en revenant.

Lorsque le matelot est engagé au profit ou au fret, sa part entière est due, le voyage étant commencé.

Si le navire arrive à bon port, les loyers du matelot tué en défendant le navire sont dus pour tout le voyage. (Art. 265 Code de comm.) (3).

Le matelot est payé de son loyer jusqu'au jour où il est fait esclave dans le navire ; mais il ne peut rien répéter contre le capitaine pour le rachat. (Art. 266 du C. comm.) Il a cependant droit à l'entier paiement de ses loyers lorsque, envoyé à terre pour le service du navire, il a été pris. Si le navire arrive à bon port, il peut obtenir une indemnité de rachat. (Art. 267 Code de comm.) Cette indemnité est due par les propriétaires du navire, si c'est pour le service de celui-ci que le matelot a été envoyé à terre ; au con-

(1) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 12.

(2) Décret du 4 mars 1852.

(3) Ordonn., 1681, l. III. tit IV, art. 13, 14 et 15.

traire, s'il a agi pour le navire et le chargement, l'indemnité est due par les propriétaires du navire et du chargement (1). L'article 269 du Code de commerce règle cette indemnité, elle est fixée à 600 fr., et le recouvrement et l'emploi en sont faits suivant les formes déterminées par le gouvernement dans un règlement relatif au rachat des captifs. (Voy. ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 18.)

Lorsque le matelot qui est allé à terre pour le service seul de la cargaison est pris, l'indemnité doit être supportée en entier par la cargaison (2).

81. Si le matelot est congédié sans cause valable, il a droit de réclamer au capitaine une indemnité qui est réglée comme suit : le tiers du loyer, si le congé a eu lieu avant le voyage commencé, la totalité du loyer et des frais de retour si le congé a lieu pendant le cours du voyage ; lorsque le congé a lieu avant la clôture du rôle de l'équipage, il n'est dû aucune indemnité.

Le capitaine ne peut, dans aucun cas, congédier un matelot dans un pays étranger. Le capitaine soumis à une indemnité en raison des congés ne peut répéter cette indemnité contre les propriétaires. (Art. 270 Code de comm.)

82. Le navire et le fret sont affectés spécialement au loyer des matelots. (Art. 271, 191, Code de comm.)

83. Les dispositions concernant les loyers, pansement et rachat des matelots sont applicables aux officiers et aux gens de l'équipage. (Art. 272 Code de comm.)

---

(1) Ordonn., 1681, l. III, tit. IV, art. 17.

(2) Delvincourt, t. I., p. 246 ; Boulay-Paty, t. II, p. 250.

§ 7. — DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES ET ARMATEURS(1) DE NAVIRES, ET DE LEURS DROITS ET OBLIGATIONS.

Sommaire.

84. Responsabilité civile du propriétaire du navire; étendue de cette responsabilité sous la loi des 14 et 17 juin 1841; formalités de l'article 234; emprunt contracté au lieu de destination; interdiction de l'emprunt; obligation de payer les traites tirées pour l'emprunt à la grosse, distinction; à qui peut être fait l'abandon? Juridiction; subrogation; pilote côtier; faits licites et illicites du capitaine; portée de l'article 216 sous la nouvelle loi;
85. Fins de non-recevoir opposables à l'abandon;
86. De la solidarité entre copropriétaires;
87. L'armateur est-il obligé d'abandonner l'assurance? Abandon fait par l'armateur seul;
88. L'abandon doit comprendre le fret;
89. L'armateur est contraignable par corps;
90. La faculté d'abandon est-elle accordée à celui qui est capitaine et propriétaire?
91. Droits du propriétaire à l'égard du capitaine; congé; indemnité;
92. Du pouvoir de la majorité des intéressés dans la propriété d'un navire; ce pouvoir est limité suivant les actes qu'il y a lieu de faire;
93. Caractère de l'association des copropriétaires;
94. Prescription à l'égard de l'armateur;
95. Droits que peut donner la reconstruction d'un navire avec les débris de l'ancien;
96. Le titre du mandat régit les droits et obligations des capitaines et armateurs.

84. Le propriétaire du navire est civilement respon-

(1) L'armateur est imposé par la loi sur les patentes : 1° à un droit fixe de 40 c. par tonneau ; 2° à un droit proportionnel du 15e de

sable des faits du capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition; il peut s'affranchir de toute obligation en abandonnant le navire et le fret. (C. comm., 216.) (1).

Celui qui est désigné dans l'acte de francisation est res-

---

la valeur locative de la maison d'habitation et des locaux servant à l'exercice de sa profession. (Loi du 25 avril 1844.)

Les armateurs pour le grand et le petit cabotage, la pêche de la baleine et de la morue, sont imposés : 1° à un droit fixe de 25 c. par tonneau jusqu'au maximum de 400 fr.; 2° à un droit proportionnel du 15e de la valeur locative de la maison d'habitation et des locaux servant à l'exercice de leur profession. (*Idem.*)

(1) Ordonn., 1681, l. II, tit. VIII, art. 2; C. Nap., art. 1384; voy. *infrà*, p. 189, et Rennes, 31 juillet 1816; *Journal de Rennes*, t. IV, p. 715; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. I, p. 325.

On sait qu'aux termes de l'article 241, le capitaine est tenu de procéder au sauvetage des choses les plus précieuses. Or, si le transbordement du navire a été fait en plusieurs voyages, il est responsable de ne pas avoir sauvé les espèces. (Trib. de comm. de Marseille, 18 août 1829; *Journal de Marseille*, 11e année, p. 19.

La délibération par les officiers et les principaux de l'équipage que prescrit l'article 241, a une telle portée, que le capitaine est exonéré de toute responsabilité, alors même que des tiers viendraient justifier que le capitaine pouvait sauver le navire. (Trib. de comm. de Marseille, 27 décembre 1826.)

Nous pensons, toutefois, que la délibération doit contenir une juste cause.

La force majeure, au surplus, exonère le capitaine. (Cassation, 11 février 1835; S. V., 37-1-74; Aix, 19 août 1840; Valin, sur *l'ordonnance de* 1681, liv. II, titre I, art. 26, p. 280; Dageville, 2-244; Bordeaux, 6 décembre 1838; *sic* Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 337.

ponsable des faits du capitaine envers les tiers de bonne foi, alors même que la propriété serait dissimulée pour servir de gage au propriétaire apparent, en raison des avances par lui faites. Il en est autrement si les tiers, connaissant la simulation, ont traité directement avec le propriétaire réel (1). Ce n'est plus alors celui qui est le propriétaire apparent, mais bien le propriétaire réel qui est leur obligé.

Lorsque les engagements du capitaine résultent du connaissement souscrit par ce dernier, l'armateur qui ne conteste pas l'obligation du capitaine reste responsable, bien que le connaissement ne soit pas signé par le chargeur (2).

La responsabilité que la loi fait peser sur l'armateur pour les faits du capitaine ne doit pas être étendue hors des termes de la loi ou de l'esprit qui en a dicté les termes.

On a donc établi une distinction entre les faits du capitaine qui entraînent la responsabilité et ceux qui la laissent en dehors : ainsi, lorsque le capitaine commandant le navire oublie de faire, dans les vingt-quatre heures, le rapport prescrit par l'article 242 du Code de commerce, il n'est pas alors précisément le mandataire de l'armateur ; il n'engage donc pas celui-ci (3).

---

(1) Cass. 12 janvier 1847 ; S. V., 47-1 590.

L'armateur qui a frété le navire à un tiers n'est pas tenu des engagements de celui-ci, si celui-ci n'était pas son mandataire, si l'armateur n'avait aucun intérêt dans l'expédition et que celui qui a agi comme capitaine était constitué par le fréteur. (Cass., 11 juin 1845 ; S. V., 45-1-408.)

(2) Cass., 8 novembre 1832 ; S. V., 32-1-804.

(3) Cass., 1er septembre 1815 ; S., 13-1-450.

On a jugé encore que lorsque l'équipage introduisait des marchandises frauduleusement, l'armateur ne pouvait être condamné solidairement au paiement de l'amende (1).

En effet, dans ce dernier cas, les faits du capitaine ne se réfèrent pas au navire ou à l'expédition; à un autre point de vue, le chargeur qui signe un connaissement illicite n'a pu compter sur la protection de la loi, sur la garantie réelle du navire. Le chargeur n'a donc, tout au plus, qu'une action personnelle contre le capitaine (2).

Toutefois, pour que l'armateur ne puisse pas être tenu de garantir les actes du capitaine qui introduit des marchandises prohibées, il doit avoir été étranger au fait délictueux (3). S'il en était autrement, il est considéré comme complice du fait du capitaine, et, à ce titre, il est responsable.

Ainsi, lorsque les faits du capitaine déterminent la responsabilité de l'armateur, on doit reconnaître qu'il n'en peut être ainsi que lorsque le capitaine agit dans l'exercice de ses fonctions comme mandant de l'armateur (4).

MM. Boulay-Paty, 2-449, Targa cap., 12, n° 25; Émérigon, t. II, 448, enseignent que si un autre que le capitaine,

---

(1) Cass., 4 février 1815; S., 16-1-210; Aix, 30 décembre 1819; Pardessus, t. III, n° 663; Boulay-Paty, t. I, p. 290.

(2) Aix, 30 décembre 1839.

(3) Pardessus, t. III, n° 633.

(4) Cass., 11 juin, 1845; S. V., 45-1-408.

Nous examinerons bientôt la responsabilité à un autre point de vue, les faits licites et illicites du capitaine agissant dans l'exercice de ses fonctions. (Voy. p. 189.)

le second, a agi pour le salut du navire, les engagements par lui contractés sont à la charge de l'armateur envers les tiers de bonne foi, sauf son recours contre le capitaine pour les faits du subrogé (1). (*Vide infrà*, p. 188.)

La déclaration d'abandon n'est soumise à aucune formalité ; elle peut résulter d'un acte notarié signifié, de conclusions prises en réponse à l'action dirigée contre l'armateur (2).

Le capitaine qui emprunte sans remplir les formalités de l'article 234, engage-t-il l'armateur? Nous avons traité déjà cette question et nous la croyons assez importante pour la compléter par de nouveaux documents qui ne peuvent que jeter un jour nouveau sur la doctrine. M. Lehir, (*Des Armateurs*) est contraire à l'opinion que nous avons déjà émise.

« La plupart des auteurs, dit M. Lehir (page 50), qui ont écrit sous l'ancienne loi, prétendaient que les formalités prescrites par l'article 234 du Code de commerce, étaient une condition indispensable de la validité d'un emprunt sur corps et quille du vaisseau fait en cours de voyage, et que le prêteur n'avait de recours contre l'armateur qu'autant qu'il justifiait de leur accomplissement (3).

« Ces formalités avaient pour but, selon eux, de garantir les propriétaires du navire de la fraude, de la collusion et des malversations du capitaine.

---

(1) *Contrà* cependant, Casarégis, *Disc.* 71, n° 17, et *Disc.* 115.

(2) La Haye, 4 novembre 1824.

(3) Delaporte, sur l'art. 234 ; Dageville, t. II, p. 223 ; Boulay-Paty, t. II, p. 65, et t. III, p. 23.

« Il ne faut pas perdre de vue, dit Boulay-Paty (t. III, p. 27), que le mandat qui existe entre l'armateur et le capitaine a des règles de convenance qui lui sont propres et qui tiennent à la nature des choses; il ne peut engager l'armement que de la manière que la loi lui prescrit; si donc le capitaine représente les propriétaires, ce ne peut être que dans le cercle de son mandat légal. Les tiers qui ont contracté avec le capitaine ont dû, avant tout, s'assurer de l'observation des formalités prescrites par la loi; la loi doit être connue de tous, et personne ne saurait à cet égard exciper de son ignorance. Le prêteur qui ne s'est pas fait représenter l'autorisation accordée par la justice et qui n'a pas exigé que cette autorisation fût préalablement accordée au capitaine n'a suivi que la foi de ce dernier et non de la chose, il n'a prêté qu'à lui seul, et non à l'armement. »

« Mais la Cour de cassation avait rejeté ce système et décidé dès 1821 (arrêt du 28 novembre; Sirey, 22-1-64) que les formalités prescrites par l'article 234 n'ont d'autre objet que de mettre le capitaine à portée de justifier aux propriétaires de la nécessité de l'emprunt et d'éviter tout recours de leur part, et qu'elles ne concernent pas le prêteur qui a contracté de bonne foi avec le capitaine; que l'emprunt fait par celui-ci sans observation des formalités donne donc action au prêteur de bonne foi, surtout s'il est étranger, contre le propriétaire du navire, en remboursement du prêt, et ce, nonobstant le mauvais emploi que le capitaine pourrait en avoir fait.

« Par arrêt du 5 janvier 1841 (Dalloz, 41-1-80), la Cour

de cassation a persisté dans la même jurisprudence. Dans cet arrêt rendu relativement à un emprunt à la grosse, on lit que « les formalités prescrites par l'article 234 du Code de commerce ont uniquement pour objet de mettre le capitaine à portée de justifier de la nécessité des emprunts qu'il a souscrits, et d'éviter ainsi toute demande recursoire de la part des propriétaires, mais ne concernent pas le prêteur qui a traité de bonne foi; que c'est ainsi qu'a toujours été appliqué et entendu l'article 19, titre *du Capitaine,* de l'ordonnance de la marine de 1681, lequel exigeait, comme l'article 234 du Code de commerce, l'observation de formalités par le capitaine qui empruntait à la grosse; que si les rédacteurs du Code de commerce eussent voulu que l'absence des formalités énoncées dans l'article 234 pût être également opposée aux prêteurs de bonne foi et au capitaine, ils n'auraient pas admis une innovation aussi importante sans assujettir *expressément* l'un et l'autre à justifier de l'accomplissement de ces formalités; que non-seulement l'article 234 ne contient point à cet égard de dispositions formelles, mais encore qu'il ne résulte aucunement des observations et de la discussion qui ont précédé sa dernière rédaction qu'on ait eu l'intention de déroger à l'article 19 précité de l'ordonnance de la marine; que d'ailleurs le véritable sens de l'article 234 se manifeste dans l'article 236, qui dispose que le capitaine qui aura pris, *sans nécessité*, de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du navire, sera responsable envers l'armement et personnellement tenu du remboursement, ce qui prouve que le propriétaire doit, sauf son

recours contre le capitaine, désintéresser les tiers envers lesquels il se trouve engagé par celui-ci, qui est son mandataire légal ;

« Qu'aux termes de l'article 312, le prêteur à la grosse n'est soumis aux formalités de l'article 234 que pour la conservation de son privilége ; d'où il suit nécessairement qu'il conserve ses droits et son titre contre le propriétaire ou armateur du navire ;

« Qu'enfin l'article 313 assimile à un effet de commerce, négociable par la voie de l'endossement, le contrat de grosse fait à ordre, ce qui repousse l'idée que le porteur, saisi par un endos régulier, puisse être contraint d'ajouter à son titre des pièces justificatives de la délibération des gens de l'équipage et de l'autorisation du juge. »

M. Lehir, après cette citation importante qui fait connaître en termes textuels l'opinion émise par la Cour de cassation et que celle-ci croit pouvoir puiser, soit dans les articles de la loi combinés, soit dans les motifs du Code, ajoute :

« Si nous avions eu à nous prononcer sur la question avant la modification apportée à l'article 216, frappé de cette considération que le capitaine, empruntant en dehors des besoins du navire (quoiqu'il prenne pour prétexte ces besoins), et sans les formalités voulues, ne fait plus acte de mandataire, et que d'ailleurs le prêteur n'a pas dû se regarder comme suffisamment autorisé, en l'absence de formalités attestant la réalité des besoins, à compter sur la garantie des propriétaires, nous aurions cru pouvoir faire une distinction. Dans l'*emprunt* contracté par le capitaine *sans l'accomplissement des formalités voulues*, nous au-

rions vu un *fait*, une espèce de *délit* du capitaine donnant lieu à la responsabilité, *sauf abandon;* dans *l'emprunt* contracté *avec l'accomplissement des formalités* nous aurions vu un *engagement* du capitaine donnant lieu à la responsabilité *illimitée* des propriétaires.

« Sous la loi nouvelle, la distinction entre le *fait* et *l'engagement* ayant disparu, et la responsabilité sauf abandon ayant lieu aussi bien pour le *fait* que pour *l'engagement*, nous pensons que les propriétaires s'affranchiraient difficilement du paiement, *sauf abandon*, de l'emprunt contracté par leur capitaine en cours de voyage, même sans accomplissement des formalités et quoique cet emprunt n'eût pas été employé aux besoins du navire : la jurisprudence de la Cour de cassation nous paraîtrait donc aujourd'hui plus fondée que jamais. »

Ainsi, comme on le voit, l'abandon qui, sous la nouvelle loi, est accordé à l'armateur pour les faits licites et illicites du capitaine, suffit aux yeux de M. Lehir pour justifier la validité de l'emprunt sans formalités légales. Nous pensons, au contraire, et par les raisons données en traitant de l'emprunt à la grosse, que l'emprunteur et le prêteur doivent se soumettre, dans l'intérêt de l'armateur, aux formalités exigées par l'article 234 du Code de commerce.

Mais l'armateur est-il engagé par l'emprunt, si les fonds ont reçu une mauvaise destination ?

« Ici, dit M. Lehir (p. 60), se présente de nouveau la question de savoir si, lorsque les formalités, ordonnées par les articles 312 et 234 du Code de commerce, ont été négligées, et que les fonds empruntés à la grosse aventure n'ont

pas été employés pour l'usage du navire, le propriétaire est nonobstant engagé. La divergence que nous avons signalée à l'article précédent entre les auteurs et la Cour de cassation, sur la responsabilité, lorsque les formalités de l'article 234 n'ont pas été observées pour l'emprunt ordinaire, se reproduit à l'égard de l'emprunt à la grosse; nous ne saurions donc que répéter ce que nous avons déjà dit, à savoir que, à part le cas de fraude ou de collusion, le propriétaire est responsable de l'engagement du capitaine contracté dans l'exercice de son mandat, et que si les tiers ont été trompés par celui-ci, si la somme n'a réellement pas reçu la destination indiquée, ce n'est pas sur les tiers qui ont contracté de bonne foi que doit retomber la faute ou le délit du capitaine, mais sur l'armateur, ou pour mieux dire, sur le navire.

M. Lehir modifie toutefois son opinion dans les termes suivants :

Cependant il pourrait arriver que le prêteur colludât avec le capitaine; qu'ils s'entendissent ensemble pour engager les propriétaires; que, de complicité avec un tiers, le capitaine tirât à l'ordre de ce tiers des traites où il fût soigneusement stipulé que la valeur en aurait été employée aux besoins du navire; dans ces cas, la responsabilité du propriétaire, même sauf abandon, n'existerait pas, car le prêteur aurait été de mauvaise foi; ainsi, si des faits et circonstances résultaient des présomptions graves, précises et concordantes qu'il y eût eu fraude, collusion entre le capitaine et le prêteur; si, par exemple, la somme empruntée était hors de toute proportion avec les besoins et la valeur

du navire, l'armateur pourrait ne pas être engagé; aussi, en parlant de la responsabilité des armateurs en cas de fraude du capitaine, M. Laplagne-Barris disait-il à la Chambre des pairs (séance du 16 avril 1841, *Moniteur* du 17, p. 1006) : « Je n'hésite pas à dire que lorsqu'un capitaine « enverra pour 500,000 fr. de traites à l'occasion d'un « navire de 100,000, je craindrai, non-seulement pour le « capitaine, mais encore pour les tiers qui auront eu l'in- « croyable imprudence de traiter avec lui. »

« L'absence de formalités serait à elle seule d'ailleurs une présomption de fraude; mais c'est à l'armateur ou au propriétaire qu'il incombe de prouver la mauvaise foi, car le dol ne se présume pas. » (Art. 1116, Code Nap.)

Nous pourrions être d'accord sur ce point avec M. Lehir, parce que, en effet, le prêteur n'est nullement tenu de surveiller l'emploi de la somme prêtée, et que dès lors nulle responsabilité ne peut être encourue par lui.

M. Lehir examine, page 61, la question qui suit :

« On s'est demandé, sous l'ancienne loi, si lorsque l'emprunt à la grosse a été contracté au port même de la destination du navire, l'armateur était également engagé? Un arrêt de la Cour de Bordeaux du 30 mars 1830 (Dalloz, 32, 2, 5) a décidé que par ces mots, *en cours de voyage*, l'article 237 entend l'aller et le retour, et que par suite les assureurs du voyage d'aller sont tenus de rembourser aux assurés ou armateurs le profit maritime de l'emprunt à la grosse contracté par le capitaine même après l'arrivée du navire à sa destination, mais pour avarie survenue pendant ce voyage d'aller; il était juste, en effet, de mettre au

compte de ces assureurs les réparations provenant des avaries survenues *pendant le voyage d'aller* ou celles survenues *dans la rade ou dans le port même de la destination*, le voyage ne finissant pas au port de destination et durant jusqu'au retour du navire au port de départ.

Il pourrait arriver que l'armateur eût formellement interdit au capitaine d'emprunter à la grosse ; cette défense n'empêcherait pas qu'il fût responsable, selon les termes de la loi, des emprunts contractés par le capitaine, à moins que les prêteurs n'eussent eu connaissance de la défense (1). Mais l'armateur aurait recours contre le capitaine dans ce cas, comme dans tous ceux où le capitaine l'aurait engagé, relativement au navire, au delà et en dehors des termes de son mandat : « Le capitaine qui aura sans nécessité pris « de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du « navire, engagé ou vendu des marchandises ou des vic- « tuailles, ou qui aura employé dans ses comptes des ava- « ries ou des dépenses supposées, sera responsable *envers* « *l'armement* et personnellement tenu du rembourse- « ment de l'argent ou du paiement des objets, sans pré- « judice de la poursuite criminelle s'il y a lieu. » (Lehir, p. 54.)

Le capitaine qui a souscrit légalement un emprunt est justiciable du tribunal du lieu où le paiement devait être fait. C'est aussi devant ce tribunal que l'armateur peut être assigné (2).

---

(1) Boulay-Paty, t. II, p. 174.

(2) Cass., 14 mai 1833; S. V., 33-1-83.

Le propriétaire du navire, responsable des faits du capitaine, doit être assigné conjointement avec celui-ci, ou être mis en cause. Il y aurait donc lieu de surseoir à l'action dirigée contre le capitaine jusqu'à ce que la procédure ait été régularisée (1). (*Vide infrà*, p. 199.)

Voici une nouvelle question soulevée par M. Lehir et qui a aussi son importance :

S'il s'agit d'un emprunt contracté en cours de voyage, « nous pensons, dit M. Lehir (p. 105), qu'en présence des articles 325 et 327, il est impossible de soutenir que l'armateur est obligé de payer le montant d'une traite tirée sur lui pour paiement d'un contrat à la grosse, avant d'avoir connu le sort du navire, et s'il y a eu ou non des avaries (2). »

Dans l'espèce, comme on le voit, il s'agit d'un emprunt avec le profit maritime qui n'est pas dû s'il y a perte.

Examinant la question, s'il s'agit d'une traite tirée pour un simple emprunt, M. Lehir s'exprime ainsi, page 106 :

« Le prêteur ordinaire ne se soumet pas aux mêmes conditions; il ne stipule pas un aussi fort intérêt; la loi, d'ailleurs, par aucune de ses dispositions, ne l'oblige à attendre, pour demander son paiement, que le sort du navire soit connu. Aussi, ne pensons-nous pas que l'armateur puisse différer de se prononcer quand on lui présente la traite; il faut ou qu'il paie ou qu'il fasse abandon. »

Ainsi, l'armateur peut se dispenser de payer la traite

---

(1) Trib. de comm. du Havre, 12 janvier 1846; *Journal du Havre*, 3-1-253. *Contrà* Dageville, 2-139.

(2) Voy. Bordeaux, 3 avril 1844; S. V., 44-2-259.



créée pour un emprunt à la grosse avant d'avoir connu le sort d'un navire, mais si le prêt est simple, il est débiteur pur et simple.

M. Lehir recherche ensuite, dans les pages suivantes, qui peut faire l'abandon et à qui il doit être fait lorsqu'il y aura plusieurs réclamants.

Si l'armateur mandataire des copropriétaires fait abandon, les copropriétaires seront tenus par cet abandon.

« Dans le second cas, l'armateur, dit M. Lehir (p. 116), pourra faire l'abandon au premier réclamant qui se présentera ; mais comme l'abandon ne rend pas celui auquel on le fait propriétaire du navire, et qu'il lui donne seulement le droit de se faire payer sur la valeur ou le prix du navire, il s'ensuit que tous prêteurs ou affréteurs auront droit de se présenter pour partager cette valeur, ce prix. »

Les auteurs sont divisés sur la question de savoir si l'armateur est responsable, vis-à-vis des tiers de bonne foi, de celui qui pendant le voyage a été subrogé au capitaine. Targa (cap. XII, n° 25), Emérigon (t. II, p. 449), Boulay-Paty, sur Emérigon (t. II, p. 449, et *Droit maritime*, t. I, p. 288), se prononcent pour l'affirmative. Casaregis, au contraire (disc. 71, n° 17, et disc. 115), adopte la négative, et cette opinion nous paraît devoir être acceptée, en admettant que la subrogation soit la conséquence d'un cas fortuit. On peut dire en effet, alors, que le nouveau mandat ne procède pas directement de l'armateur (1).

L'armateur est responsable du pilote lamaneur ou côtier,

---

(1) Voy. Boulay-Paty, t. I, p. 289.

comme il l'est du capitaine. L'armateur ne pourrait opposer que le ministère des pilotes lamaneurs est forcé. La nécessité d'un pilote est une conséquence de la navigation, et l'armateur, par sa profession, est présumé en accepter la responsabilité (1).

Les questions que nous venons d'esquisser nous amènent naturellement à signaler d'une manière plus générale la portée de la loi des 14 et 17 juin 1841.

L'armateur responsable peut faire, sous l'empire de la loi des 14 et 17 juin 1841, l'abandon du navire et du fret. La question était autrefois agitée sous l'ancienne loi. Les uns enseignaient que, dans tous les cas, le propriétaire du navire pouvait s'exonérer de toute responsabilité, en abandonnant le navire et le fret; les autres, au contraire, croyaient que le propriétaire ne pouvait abandonner le navire et le fret que si le capitaine avait contracté des engagements illicites.

Mais l'article 216 du Code de commerce, suivant la loi des 14 et 17 juin 1841, a mis fin à cette controverse qui était très-vive et qui avait nécessairement pour but de jeter du trouble dans les opérations maritimes.

Sous l'ordonnance de 1681 on décidait que l'armateur n'exposait aux chances de la navigation que son navire (2).

---

(1) Rennes, 3 août 1832, S. V., 32-2-547.

(2) Voy. Loccenius et Vinnius, voy. Arrêt du Parlement d'Aix, 18 mai 1761; Sentence de l'amirauté de Marseille, 20 décembre 1780; Émérigon, *Contrats à la grosse*, chap. IV, sect. 4, § 5; Boulay-

Sur ce point, M. Lehir, dans son ouvrage, très-estimé, des ***Armateurs et propriétaires de navires***, s'exprime ainsi, page 36) :

« L'article 216 du Code de commerce portait, avant d'avoir été modifié par la loi des 14 et 17 juin 1841 :

« Tout propriétaire de navire est *civilement* responsa-

Paty, 1-270 ; Frémery, p. 189 ; Cass. *req.*, 9 mars 1814 ; Rennes, 16 janvier 1821 ; La Haye, 4 novembre 1824 ; Trib. de comm. de Marseille, 20 septembre 1830.

Le Code de commerce réproduisit l'ordonnance de 1681 (liv. II, tit. VIII, art. 2). Ainsi la controverse existait toujours, et le tribunal de commerce de Marseille, 24 février 1824 ; la Cour d'Aix, 26 mars 1825, invoquaient la loi 218, ff. de Verb., pour décider que l'article 216 embrassait les actes légitimes du capitaine aussi bien que ses fautes. Cependant, Valin prétendait que l'abandon du navire et du fret s'étendait aux seuls actes illicites du capitaine.

Voy. Valin, titre VIII, article 2, ordonnance de 1681 ; Code d'Espagne, de la Prusse, 2[e] partie, tit. VIII ; de l'Angleterre : Abbot, p. 102 et 115 ; Holt, t. I, p. 379 ; Poeals, *Droit maritime*, t. I, p. 207 des Etats-Unis : Story, p. 184 ; Code de Naples, Code de commerce, article 202.

Suivant, encore, certaines décisions, l'abandon n'était permis que pour les délits et quasi-délits du capitaine.

Voy. Cass., ch. cr., 16 juillet 1827 ; D. P., 27-1-307 ; Cass., 14 mai 1833 ; D. P., 33-1-248 ; *id.*, 1[er] juillet 1834 ; D. P., 34-1-294 ; Rouen, 29 décembre 1831 et 23 mars 1818 ; Bruxelles, 26 avril 1819 ; Rouen, 6 juin 1839 ; Cass., 24 janvier 1842 ; D. P., 42-1-97.

C'est cette tergiversation que la nouvelle loi des 14 et 17 juin 1841 a fait cesser.

Du reste, il faut le reconnaître, les sages dispositions de l'article 216, consacrant, sous certaines restrictions, la responsabilité

« ble des faits du capitaine pour ce qui est relatif au na-
« vire et à l'expédition ; la responsabilité cesse par l'aban-
« don du navire et du fret. » Sous l'empire de cet article de grandes divergences se sont élevées relativement à l'étendue de sa disposition.

« Plusieurs ont pensé que les propriétaires de navires n'étaient tenus sur leurs biens ni des faits, ni des engagements du capitaine; que la responsabilité cessait, *dans tous les cas*, par l'abandon du navire et du fret; d'autres, au contraire, ont été d'avis qu'il fallait distinguer : que les faits *licites* du capitaine, les *engagements pris par lui* dans l'intérêt de l'expédition, produisaient une obligation dont les armateurs étaient tenus absolument et sur tous leurs biens, comme le sont ordinairement les mandants à l'oc-

---

limitée de l'armateur, ont donné une nouvelle impulsion au commerce maritime. Il était juste, en effet, que l'armateur pût se libérer, par l'abandon du navire et du fret, des engagements du capitaine qui, seul, a le droit de conduire le navire ; c'est aussi ce qu'ont compris les législateurs étrangers: voy. Code du Portugal, art. 1344; de Hollande, art. 321 ; statuts de Hambourg de 1603; Code du Danemarck, arg. des art. 5 et 15 du chap. du Code de 1683 ; Suède et Norwège, ordonnance de 1667, tit. II, chap. XVI; Russie, art. 649; Deux-Siciles, art. 203. Les mêmes principes sont reproduits dans les législations de Malte, Sardaigne, dans les pays que régit l'ordonnance de Bilbao, c'est-à-dire au Mexique et dans les Républiques de l'Amérique du Sud. On peut citer cependant comme opposés à cette doctrine : Codes d'Espagne, art. 621 ; de Prusse, art. 1525 à 1529; d'Angleterre, statut 42, Georges III, chap. LXI, et des Etats-Unis.

casion des engagements de leurs mandataires, et que la faculté de se libérer par l'abandon du navire et du fret n'était accordée que pour les cas où l'obligation naissait de faits *illicites* du capitaine.

« La Cour de Rennes, les tribunaux de Marseille et du Havre avaient adopté la première opinion ; le tribunal de Dieppe, la Cour de Rouen et la Cour de cassation avaient embrassé la seconde ; la jurisprudence se trouvait même fixée par trois arrêts de la Cour de cassation (16 juillet 1827) (1), qui avaient décidé que l'armateur est personnellement tenu, *sur tous ses biens de terre*, des engagements contractés par le capitaine, et qu'il ne peut s'affranchir par l'abandon du navire et du fret que des obligations du capitaine qui seraient le résultat *d'une infraction à ses devoirs*.

« La controverse qui existait sous l'empire de la première rédaction de l'article 216 du Code de commerce venait de plus haut. L'ordonnance de la marine de 1681 était en effet conçue à peu près dans les mêmes termes ; elle portait (liv. II, titre VIII, art. 2) « que les propriétaires de « navires seraient responsables des *faits* du maître, mais « qu'ils en demeureraient déchargés, en abandonnant leur « bâtiment et le fret. » Cette disposition avait aussi été diversement interprétée : les Provençaux, ayant Émérigon à leur tête, prétendaient que la responsabilité *illimitée* des propriétaires n'avait lieu ni dans le cas de délit ou quasi-

(1) Dalloz, 27-1-307 ; 14 mai 1833 ; Dalloz, 33-1-248 ; et 1er juillet 1834 ; Dalloz, 34-1-294.

délit, ni dans le cas d'engagement du capitaine (1). Au contraire, tout le nord de la France, dont Valin était l'interprète, *restreignait le droit d'abandon* aux seuls cas où le capitaine aurait manqué à ses devoirs.

« Cette première scission sous l'ordonnance prenait encore sa source dans un droit et dans des usages plus anciens ; en effet, dans le nord de la France et de l'Europe, les principes du droit romain avaient été conservés. Or, à Rome, l'armateur d'un navire, *exercitor*, était personnellement tenu des engagements du patron, lorsque ce patron avait contracté dans l'exercice de son mandat ; il répondait même, et d'une manière aussi illimitée, des délits et quasi-délits du patron et des gens de l'équipage (2).

« Ces principes furent adoptés au moyen âge en France, où le Digeste servait de règle à tous les contrats : cependant une modification s'introduisit relativement à la responsabilité provenant des délits et quasi-délits du capitaine; les ordonnances de février 1415 (Charles V), article 17, de 1543 (François Ier), article 44, et de 1584 (Henri III), article 71, limitent la responsabilité des propriétaires d'un bateau ou d'un navire, à raison des *dommages* causés par son préposé, à la valeur du bateau ou du navire. Les *Rôles d'Oléron*, compilation très-ancienne des usages du commerce maritime, adoptés surtout sur les côtes de l'Océan et dans la mer du Nord, ne contenaient aucune disposition contraire au droit romain.

---

(1) Emerigon, *Contrats à la grosse*, chap. IV, sect. 11.

(2) *Digeste*, liv. Ier, § 7 et 8 *de Exercit. act.*

« Il n'en fut pas de même dans le Midi : très-anciennement le contrat de *commande* s'introduisit dans toutes les relations commerciales et maritimes des villes de la Méditerranée. Ce contrat consistait à confier à un marin ou à un marchand faisant des voyages maritimes un fonds en argent ou marchandises, pour le convertir par vente ou troc en d'autres marchandises ou en argent, moyennant ou une commission, ou une part d'intérêt. Les commandants n'étaient responsables que des fonds qu'ils confiaient ou de leur mise. De même, le capitaine dans les ports de la Méditerranée, investi de l'entière confiance des copropriétaires de navires, était chargé de gérer seul et en son nom, comme un *commandataire*, tout ce qui concernait le navire, son expédition et son entretien (1).

« D'après le Consulat de la mer, compilation d'usages maritimes contemporaine des Rôles d'Oléron, et qui fut pour les ports de la Méditerranée ce que les Rôles d'Oléron furent pour les ports de l'Océan, le capitaine qui avait fait des emprunts en cours de voyage en était personnellement tenu, et si le navire se perdait, le prêteur ne pouvait rien demander aux propriétaires (2).

---

(1) V. Frémery, *Études de droit commercial*, chap. V et XXVII.

(2) *Si lo senyor de la nau haura diners seis o d'altre..., ell es tengut de pagar aquell prestador.., Si abuns aquella manleuta sia pagada, la nau se perdrà, personer alguno n'es tengut de res a retre à aquell qui prestat hi haurà, pus que la nau sera rota è perduda.* C'est-à-dire si le maître du navire a des deniers siens ou d'autrui, il est tenu de payer le prêteur.... Si avant que le navire soit payé le navire se perd, aucun portionnaire n'est tenu de rien rendre à ce-

« Ainsi, dans les ports de l'Océan, on regardait le capitaine comme *simple mandataire* de l'armateur ou des propriétaires. Dans les ports de la Méditerranée, au contraire, on le regardait comme *maître du navire* et chargé de faire valoir le navire qui lui était confié sans pouvoir engager au delà de leur mise les actionnaires qui en avaient la propriété : de là la divergence d'opinions qui s'était établie sur l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires, sous l'ordonnance de 1681, et depuis, sous le Code de commerce ; la loi des 14-17 juin 1841 a eu pour but de mettre fin à cette divergence, et de fixer le droit »

Ainsi, l'armateur est responsable des faits du capitaine, sauf toutefois les modifications que nous avons fait connaître plus haut et que nous croyons devoir toujours exister sous l'ancienne comme sous la nouvelle loi ; mais, quoi qu'il en soit, et *dans tous les cas*, l'armateur peut s'affranchir des obligations contractées par le capitaine par l'abandon du navire et du fret, et sous le bénéfice, à l'égard des tiers, du troisième paragraphe de l'article 216.

85. La faculté que la loi accorde à l'armateur de se libérer des engagements du capitaine par l'abandon du fret et du navire peut, dans certains cas, être déclarée non-recevable (1).

---

lui qui aura prêté, puisque le navire sera rompu et perdu... (Frémery, ch. XXVII ; Pardessus, *Lois maritimes*, consulat, chap. CXCIV à CCXXXIX, t. II, p. 225 et 236.)

(1) L'abandon du navire par le capitaine en cours de voyage lui est interdit, s'il n'a pas pris l'avis des principaux de l'équipage. (*Sic*

Mais le droit d'abandon appartient au propriétaire, alors même qu'il a défendu au fond et qu'il a contesté la quotité de la somme réclamée. Pardessus (t. III, n° 833) enseigne

---

ordonnance de 1681, liv. II, tit. I, art. 26 et 27; jugements d'Oleron, art. 3; ordonnance de Philippe II, roi d'Espagne, année 1563; art. 12; ordonnance de Wisbuy, art. 15 et 16; *Hanse Teut.*, art. 44, Dageville, 2-244; Boulay-Paty, 2-108.)

Le procès-verbal qui autorise à abandonner le navire doit être consigné dans le livre de bord; si celui-ci est perdu, le procès-verbal doit être fait par le capitaine et affirmé par l'équipage devant l'autorité compétente du lieu le plus rapproché du sinistre. (Boulay-Paty, t. II, p. 106; Dagèville, 2-224.)

L'armateur n'a pas le droit de faire l'abandon s'il a fait vendre le navire et distribuer le prix, car il ne peut plus rien abandonner; au contraire, la simple saisie du navire qui n'en est que la séquestration permet l'abandon. (Trib. de comm. de Marseille, 30 juin 1828.)

Si aucune forme n'est établie pour l'abandon (voy. Émér., ch. IV, sect. 11, § 6), on ne peut cependant abandonner si la vente judiciaire du navire a été poursuivie contre le propriétaire sans opposition de sa part. (Aix, 26 mars 1825; Devilleneuve et Carrette, 8-2-56; *idem*, 25 janvier 1832; D. P., 32-2-192.)

L'armateur qui a ratifié les actes du capitaine, un emprunt, par exemple, ne peut pas abandonner; la ratification emporte renonciation. (Cass., 7 novembre 1854; Dalloz, *Droit maritime*, n° 209.)

Si l'armateur a converti le fret en marchandises, l'abandon n'en est pas moins valable, comme nous le dirons bientôt, mais l'armateur doit tenir compte de la différence entre le produit du fret et des marchandises. (Aix, 8 février 1831.)

La faculté accordée par la loi du 14 juin 1841 au propriétaire du navire, de se décharger de la responsabilité des engagements pris par le capitaine en sa qualité, par l'abandon du navire et du fret,

aussi que l'abandon n'est pas interdit au propriétaire lorsqu'il a converti le fret en marchandises, ou que le capitaine a procédé à un règlement d'avaries communes (1). Ces faits du capitaine ou du propriétaire ne suffisent pas pour faire présumer qu'ils ont renoncé au bénéfice de l'article 216 du Code de commerce.

Le droit d'abandon appartient encore au propriétaire, s'il a fait le délaissement aux assureurs. Le chargeur, dans ce cas, a un recours contre les assureurs pour ce qui est dû; mais ceux-ci, comme le propriétaire du navire, peuvent faire l'abandon (2).

---

s'étend au cas où l'engagement (billet de grosse) qui donne lieu à l'abandon a été souscrit par le capitaine au lieu de la demeure et avec l'autorisation de l'armateur-propriétaire. (Trib. de comm. de Marseille, 29 mai 1849.)

Lorsque l'armateur a abandonné le navire à l'un des créanciers, les autres créanciers n'ont aucune action personnelle contre l'armateur ou le capitaine; ils ne peuvent exercer leurs droits que sur le navire abandonné ou sur le prix de la vente qui en a été faite. (Trib. de comm. de Marseille, 20 septembre 1830; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 225.)

(1) Aix, 26 mars 1825; trib. de comm. de Marseille, 30 juin 1838.

(2) Rennes, 12 août 1822; Boulay-Paty, sur Emérigon, t. II, p. 234 et 491, et *Droit maritime*, t. I, p. 293, et t. IV, p. 380.

Mais, dit M. Lehir, p. 117 : « Quant aux assureurs, les articles 369, 372, 385 du Code de commerce, autorisent le propriétaire à leur faire *le délaissement* dans les cas prévus; de là naît la question de savoir si *l'abandon* aux chargeurs ou prêteurs est indépendant du *délaissement* aux assureurs, si le *delaissement* et *l'abandon* peuvent se faire simultanément; une différence notable existe entre cet aban-

Si l'armateur approuve les billets de grosse souscrits par le capitaine, il n'en est point par ce fait seul person-

---

don et le délaissement : par le délaissement, la propriété des objets assurés est acquise aux assureurs ; ils s'en partagent le produit au marc le franc des sommes qu'ils ont assurées, soit qu'il y ait perte ou bénéfice. (C. de comm., art. 385.)

« L'article 216, dit Boulay-Paty (l. I, tit. III, sect. 1), n'attache point un pareil effet à l'abandon qu'il autorise, c'est une simple déclaration du propriétaire du navire de ne prétendre rien à cette propriété ; c'est un simple renvoi du chargeur à l'effet qu'il se pourvoie pour se faire payer contre *les choses* seulement et non contre *la personne* du propriétaire dont l'obligation est plus *réelle* que *personnelle;* mais, à la différence de l'assureur, le chargeur n'est pas rendu propriétaire du navire ; il ne peut que se faire payer sur le navire jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû, sans pouvoir jamais faire de bénéfice de l'abandon : c'est un abandon du même genre que celui de l'héritier qui renonce à la succession pour n'être pas tenu d'en payer les charges (C. civ., art. 784, 802), abandon qui ne rend pas les créanciers propriétaires ; du même genre que celui du tiers détenteur, acquéreur d'un immeuble hypothéqué qui peut délaisser cet immeuble pour n'être pas tenu de répondre aux créanciers hypothécaires (C. civ., art. 2168), du même genre que celui du débiteur qui fait cession. — De là il suit que l'armateur peut, par l'abandon, renvoyer les chargeurs vers les assureurs devenus propriétaires du navire et du fret, par le délaissement, et faire ainsi, à la fois, abandon et délaissement ; ce délaissement n'est pas pour cela partiel, car, obligé de leur délaisser toute la chose, qui est le navire avec son fret, le propriétaire assuré n'est pas, pour cela, obligé de l'affranchir des dettes dont elle est grevée et qui sont les faits du capitaine, administrateur de cette chose ; ces dettes sont une charge naturelle de la chose, qui en diminue la valeur, et qui n'empêche pas que sa transmission, sous cette charge, ne soit intégrale. »

nellement responsable au delà du navire et du fret (1).

86. Lorsqu'on a le droit d'agir contre le capitaine, et que l'armateur est responsable des faits de ce dernier, on peut agir contre les deux simultanément ou séparément (2). (Voy. p. 185, 186.)

Mais une question intéressante et qui divise les auteurs est celle de savoir si les copropriétaires d'un navire sont solidairement responsables des engagements de l'armateur ou du capitaine.

Or, les divers copropriétaires du navire ne sont pas solidairement responsables des engagements de l'armateur (3) et leur responsabilité ne s'étend que jusqu'à concurrence de leur part d'intérêt (4).

En effet, quant aux engagements contractés par le capitaine, et qui retombent sur l'armateur, la loi permet aux propriétaires et à l'armateur de s'en dégager. Dès lors, l'armateur pouvant dégager sa responsabilité par l'abandon du navire et du fret, le copropriétaire doit jouir du même droit (5).

87. L'armateur est-il tenu de comprendre dans l'abandon le montant de l'assurance (6)?

---

(1) Aix, 26 mai 1818; Cass, 11 juin 1845; D. P., 45-1-179.

(2) Dageville, t. II, p. 139; Devilleneuve et Massé, v° *Armateur*, n° 8; Boulay-Paty, t. I, p. 292 et 293; Valin, p. 295.

(3) Voy. sur cette importante question la controverse rapportée par M. Lehir, p. 25 à 34, *Des Armateurs*.

(4) Devilleneuve et Massé, v° *Armateur*, n° 7.

(5) Boulay-Paty, t. I, p. 354.

(6) Voyez Valin, *des Avaries*, art. 4, tit. 7; Boulay-Paty, *Droit maritime*, t. I, p. 297.

La solution de cette question intéresse vivement l'armateur, car on peut dire que c'est d'elle que dépend sa ruine ou sa fortune.

Lorsque la loi de 1841 fut votée, M. Persil proposa un amendement pour faire comprendre dans l'abandon le montant de l'assurance; mais cet amendement fut rejeté, (séance du 17 avril 1841, *Moniteur* du 18, p. 1022). Il était ainsi conçu : après ces mots de l'article 216 : *Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret*, on ajoutait ceux-ci : *ainsi que l'assurance.*

Voici comment s'exprimait sur ce point M. Camille Périer, rapporteur de la commission de la Chambre des pairs (séance du 20 mars 1841, *Moniteur* du 23, p. 713) : « Dans le cas d'abandon du navire, l'armateur sera-t-il tenu d'abandonner aussi le bénéfice de l'assurance dont le navire aurait été l'objet? La commission s'est prononcée pour la négative; l'obligation d'abandonner l'assurance détruirait presque entièrement l'effet de la loi; son but est d'empêcher que, désormais, la fortune de terre de l'armateur puisse être compromise par les hasards de la navigation; si l'abandon de l'assurance doit être la conséquence nécessaire de l'abandon du navire, ce que l'armateur ne perdrait plus désormais parce que la loi aurait limité sa responsabilité, il le perdrait sur le navire, car, dans le cas d'abandon, sa valeur serait irrévocablement perdue pour lui, sans aucune atténuation, puisque la prévoyance qui la lui aurait fait assurer profiterait à d'autres.

« Il y a sans doute un danger à prévenir; il ne faut pas

que l'armateur à qui les affréteurs confient leur fortune, qui a le choix du capitaine, et par lui la direction de tout ce qui se rattache à l'expédition, n'ait qu'un intérêt trop faible et surtout qu'il ait un intérêt contraire à la conservation du navire ; il faut des garanties contre toute négligence de sa part qui compromettrait le sort de l'assurance et la vie des hommes de l'équipage ; au besoin il en faudrait contre de coupables spéculations ; le Code y a pourvu en prohibant l'assurance du fret et du loyer des gens de mer.

« L'armateur sera toujours intéressé, presque toujours le plus intéressé, à n'être pas réduit à user de la faculté que lui donnera la loi de se libérer par l'abandon du navire ; il perdrait tout le fruit utile de l'expédition, une partie des frais faits pour le voyage et la prime d'assurance.

« On ne doit pas craindre, d'ailleurs, que cette garantie devienne illusoire par l'assurance du fret en violation de la loi ; la sanction de celle-ci, si elle pouvait être impuissante, serait aidée, cautionnée même, par l'intérêt de l'assureur ; comme il aurait à souffrir plus encore que le chargeur de l'imprudence ou de la déloyauté de l'armateur, il ne se privera pas volontairement des moyens que lui offre l'observation fidèle de la loi pour s'en mettre à couvert.

« La rédaction du 2e paragraphe de l'article 216 du projet du gouvernement que nous vous proposons d'adopter, tranche la question par son silence, dans le sens que nous venons d'indiquer. » (1).

« Enfin M. Dalloz, rapporteur de la commission de la

(1) Ce raisonnement est loin de satisfaire. Le législateur doit, en

chambre des députés, après avoir rappelé les motifs donnés par M. Périer devant la chambre des pairs, et ceux tirés de l'exposé du garde-des-sceaux devant la même chambre, ajoutait : « Il a donc paru impossible de s'arrêter à la proposition d'obliger le propriétaire à abandonner, avec le navire et le fret, le bénéfice de l'assurance, quoique M. Pardessus présente cet abandon de l'assurance comme une conséquence naturelle de l'article 216 ; et, en effet, lorsque l'armateur n'a pas fait assurer son navire, il suffit qu'il l'abandonne avec le fret pour s'affranchir de toute responsabilité des engagements du capitaine ; on ne lui demande rien de plus. Pourquoi donc, si l'armateur s'est fait assurer moyennant une prime plus ou moins élevée qu'il a payée, pourquoi les prêteurs à la grosse et les chargeurs viendraient-ils recueillir le fruit d'un contrat dont ils n'ont point fourni la prime et auquel ils sont demeurés complétement étrangers? (Chambre des députés, séance du 13 mai 1841, *Moniteur* du 18, page 1376.) « Votre commission a donc pensé qu'il n'y avait aucun motif d'enlever à l'armateur, déjà privé du droit de faire assurer le fret et les loyers de l'équipage, celui de profiter de l'assurance du navire. »

« En présence de ces opinions aussi officiellement exprimées par les rapporteurs des commissions des deux chambres, dit M. Lehir (p. 103), et du rejet de l'amendement de M. Persil, rejet qui limite l'abandon aux deux seuls ob-

---

effet, s'attacher à être très-explicite, plutôt que de laisser deviner sa pensée.

jets désignés par la loi, *le navire et le fret*, on ne peut penser que l'assurance doive y être comprise. »

Sur la même question, M. Caumont, nos 20, 21, vo *Abandon*, s'exprime ainsi :

« On ne peut donc demander indépendamment du navire et du fret, que l'armateur soit tenu d'abandonner le montant de l'assurance qu'il a pu contracter. En vain dirait-on que c'est un moyen de préserver les prêteurs et les chargeurs des conséquences d'un concert entre le capitaine et l'armateur désintéressé par l'assurance, pour emprunter et vendre les marchandises à l'effet de réparer un bâtiment sans valeur réelle. La fraude qui fait exception à toutes les règles ne se présume jamais, et si, contre toute attente, le coupable concert appréhendé se manifestait, il constituerait une véritable baraterie.

« C'est donc avec raison qu'il a été jugé : que le propriétaire du navire qui, pour s'affranchir des emprunts à la grosse contractés par le capitaine en cours de voyage, fait abandon du navire et du fret, n'est pas tenu de faire, en outre, raison au prêteur à la grosse des produits des assurances faites sur le navire (1) ; et que le propriétaire d'un navire qui fait l'abandon au chargeur, conformément à l'article 216 du Code de commerce, n'est pas tenu d'y comprendre le prix de l'assurance (2). »

Nous avons dit, page 188, que si l'armateur fait abandon du navire et du fret, les copropriétaires seront tenus par

(1) Aix, 8 février 1832.

(2) Rennes, 12 août 1822.

cet abandon (1), puisque la gestion de l'armateur a lieu en vertu d'un mandat que lui donnent ses copropriétaires.

Si l'armateur ne se prononce pas sur l'abandon, les copropriétaires peuvent faire un abandon partiel, le refus de l'armateur ne peut les engager (2). Mais l'armateur se trouve-t-il alors engagé pour le tout à l'égard des chargeurs dont la marchandise a été vendue en cours de voyage, si le nom des propriétaires du navire n'est pas sur l'acte de francisation?

« La garantie des copropriétaires, dit M. Lehir (p. 113), *pour les faits de l'armateur* n'est pas *solidaire,* elle est *indéfinie et proportionnelle à leur intérêt dans le navire;* le caractère de la *participation* que nous avons reconnu dans les sociétés nautiques, la faveur et la protection toutes spéciales dont doivent être entourées ces sociétés, l'interprétation que l'usage du commerce donne à la responsabilité de l'armateur, et d'autre part, la considération que celui-ci ne peut rester chargé seul de la responsabilité *totale,* nous ont conduit à ce *moyen terme.* »

Ainsi, les copropriétaires ne sont pas engagés par le refus d'abandon de la part de l'armateur.

Quant au droit de recours de l'armateur contre les copropriétaires, dont le nom ne serait pas porté sur l'acte de francisation, fait qui engagerait sa responsabilité, il dépend nécessairement des termes de la convention et de l'interprétation qui lui sera donnée.

---

(1) Lehir, *loco citato,* p. 110.
(2) Ibid.

« Le plus souvent, dit M. Lehir (p. 113), ceux qui apportent des fonds pour la construction d'un navire ne croient pas s'engager au delà de la portion qu'ils y acquièrent, et l'armateur lui-même, ou celui qui doit le devenir, qui se charge de l'opération, ne les regarde comme engagés que jusqu'à concurrence de leur mise : Si un acte de société en participation était dressé et que les droits et la responsabilité des associés y fussent définis, nulle difficulté; mais il n'est pas rare que ces droits ne résultent que du reçu qu'on leur donne en échange de leur versement, dans lequel reçu on leur reconnaît une part dans les rapports du navire, proportionnelle à leur mise. Il s'ensuivrait naturellement qu'ils doivent contribuer aux pertes dans la même proportion, et cependant, nous le répétons, la plupart de ceux qui consacrent leurs fonds à ces entreprises, capitalistes non négociants ou petits rentiers, ne veulent s'exposer à perdre *que leur action;* l'intention commune des parties contractantes et l'usage pourraient faire interpréter ainsi le contrat en leur faveur, nous devons même ajouter que quelques-uns n'ont vu entre les copropriétaires de navire qu'une copropriété dépourvue de tout caractère d'association ; la Cour de Rouen, par arrêt du 19 juillet 1839 (Dall. 40-2-106), a jugé dans ce sens et rejeté la prétention d'un copropriétaire qui, sous prétexte qu'il s'agissait d'association, demandait qu'une contestation entre lui et son copropriétaire fût portée devant la juridiction arbitrale. — Quoi qu'il en soit, il serait beaucoup plus prudent et plus sûr qu'un acte fût dressé dans lequel seraient arrêtés les droits, les charges et la responsabilité de toutes les parties. »

88. L'abandon fait par l'armateur doit-il comprendre le fret? Sur ce point, il faut établir une distinction.

L'armateur n'est pas tenu d'abandonner au porteur du contrat de grosse souscrit sur le navire par le capitaine, pendant le cours du voyage, ni le fret d'aucun des voyages précédents, ni les sommes recouvrées des chargeurs pour avaries communes antérieures au contrat de grosse (1); mais tout fret qui n'est pas dans ces conditions fait partie de l'abandon, aux termes de l'article 216 du Code de commerce.

Le fret abandonné par l'armateur ne peut être grevé du paiement des salaires dus pour les voyages antérieurs ou du paiement des avances (2).

89. L'armateur est contraignable par corps pour l'exécution des engagements dont le capitaine est tenu et qui sont à la charge de l'armateur (3). (Voy. loi du 15 germinal an VI, titre II, article 4.)

Si le capitaine encourt des condamnations par contravention aux lois sur la douane, l'armateur est responsable (4). On ne peut, dans l'espèce, invoquer les excep-

---

(1) Bordeaux, 14 novembre 1850; *Journal de Marseille*, 1829, 2-145.

(2) Aix, 18 juillet 1850; *J. de M.*, 29-1-191; Bordeaux, 14 novembre 1850; *J. de M.*, 29-2-145.

(3) Voy. l'art. 2070 C. Nap. et l'art. 4, tit. II, de la loi du 15 germinal an V; Cass., req., 8 novembre 1833; S. V., 32-1-804; Cass., 8 novembre 1832; S. V., 32-1-804.

(4) Cass., 30 avril 1830; S., 30-1-367.

tions que nous avons déjà fait valoir en faveur de l'armateur lorsque le capitaine excède son mandat.

En matière de contravention aux lois sur le commerce maritime, les capitaines de navire sont les représentants naturels des propriétaires du navire et de la cargaison. Ceux-ci ne pourraient donc attaquer par tierce opposition les condamnations prononcées contre les capitaines, mais ils peuvent se pourvoir en cassation (1).

La traite interdite par l'armateur est une baraterie qui n'est point à la charge de l'armateur. Si elle n'est pas permise par l'armateur, le navire n'en doit pas moins être confisqué, et le capitaine interdit.

La loi du 15 avril 1818, punissant la traite, ne peut être étendue aux marins de l'équipage (2).

L'administration de la marine, qui pourvoit à la nourriture des gens de l'équipage d'un navire confisqué, a une action *directe* et non par subrogation contre les armateurs. Peu importe donc que les loyers fussent prescrits (3).

90. La faculté d'abandon n'est pas accordée à celui qui est capitaine et propriétaire. Si cependant le capitaine n'est que copropriétaire, il ne sera responsable des engagements par lui contractés que dans la proportion de son intérêt. (Art. 216 Code de comm.) (4).

---

(1) Cass., 22 juillet 1825; S. V., 25-1-389.

(2) Cass., 2 juin 1829.

(3) Cass., 2 juin 1827; D. P., 29-1-259.

(4) Ordonn., 1681, l. II, tit. VIII, art. 2; C. Nap., art. 1384; C. de comm., art. 221, 298, 353, 405, 407.

L'article 217 (1) contient une exception aux principes ci-dessus pour les propriétaires de navires équipés en guerre.

91. Le propriétaire peut congédier le capitaine et ne lui doit aucune indemnité, s'il n'y a pas convention par écrit; mais si ce capitaine est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement de son intérêt à déterminer par des experts convenus ou nommés d'office (2).

L'intérêt du capitaine dans le navire n'empêche pas de le congédier, alors surtout que le commandement du navire ne lui a été confié que pour un espace de temps déterminé (3).

Malgré les principes énoncés plus haut, l'article 218 qui les renferme est susceptible d'une interprétation équitable, suivant les circonstances. Ainsi, les tribunaux ont le droit d'apprécier si le congé donné par l'armateur au capitaine est le résultat de rigueurs vexatoires et s'il peut donner lieu à des dommages-intérêts (4).

Le droit que l'article 218 du Code de commerce donne au propriétaire du navire de congédier le capitaine ne peut

---

(1) « Les propriétaires des navires équipés en guerre ne seront toutefois responsables des délits et déprédations commis en mer par les gens de guerre qui sont sur leurs navires, ou par les équipages, que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution, à moins qu'ils n'en soient participants ou complices. » (C. de comm., art. 217.)

(2) Ordonn., 1681, l. II, tit. VIII, art. 4.

(3) Rouen, 16 mai 1838; S. V., 39-2-41.

(4) Rouen, 15 juillet 1853; *Journal de Marseille*, 1854-2-37.

appartenir à l'armateur, qui n'est pas propriétaire du navire (1).

Mais il a été jugé que la majorité des copropriétaires d'un navire ne peut congédier le capitaine sans le secours de l'armateur (2) qui a confié au capitaine le commandement du navire.

Il est certain que l'affréteur n'a pas le droit de s'opposer au renvoi du capitaine.

Si le droit du propriétaire de renvoyer le capitaine s'exerce sans indemnité, lorsqu'il n'y a pas convention contraire par écrit, le propriétaire doit au capitaine ses frais de retour, bien qu'à cet égard il n'y ait pas stipulation expresse (3).

Le fait de la constatation de l'engagement du capitaine emporte t-il de plein droit la convention d'indemnité dans le sens de l'article 218 du Code de commerce? Sur ce point, il y a eu doute dans la jurisprudence. Ainsi, la Cour d'Aix a jugé, le 10 août 1826, que l'engagement constaté du capitaine n'était pas par lui-même un droit à une indemnité. Le contraire a été jugé par le tribunal de commerce de Marseille, les 19 septembre 1828 et 22 août 1822.

Le capitaine qui est congédié après le voyage commencé a droit à ses appointements jusqu'au jour du congé, sans préjudice des dispositions de l'arrêté du 5 germinal an XII.

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 12 août 1843; *J. M.*, 23-1-15.

(2) (Trib. de comm. de Bordeaux, 21 février 1851; *Journal de Marseille*, 1854, 2 37; *contrà* Caumont, v° *Armateur*, n° 68.

(3) Aix, 18 août 1826; arrêté 5 germinal an XII, et Cass., 8 mars 1832; trib. de com. de Marseille, 20 octobre 1830; id., 16 mai 1831.

Le capitaine qui est, comme nous l'avons dit, congédié suivant les termes de l'article 219, peut exiger le remboursement de sa part de copropriétaire, avant même de se démettre de son commandement et d'être tenu de quitter le bord (1). Mais s'il opte pour la conservation de la copropriété qui est déterminée suivant la valeur actuelle du navire, son option est irrévocable (2).

Si le capitaine s'est démis volontairement de son commandement, il ne peut exiger le remboursement du capital qui représente son droit de propriété (3).

92. Lorsqu'il s'agit d'un acte qui se rattache au navire, l'avis de la majorité des propriétaires est suivi (4) ; cette majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire, excédant la moitié de sa valeur. Telles sont les dispositions de l'article 220 du Code de commerce (5), *majorem esse partem pro modo debiti, non pro numero*

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 16 septembre 1836.

« Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété, et exiger le remboursement du capital qui la représente. Le montant de ce capital est déterminé par des experts convenus, ou nommés d'office. » (C. de comm. art. 218.)

(2) Bordeaux, 10 janvier 1832.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 1er février 1844.

(4) L'acte de francisation doit contenir le nom des intéressés dans un navire ; sans cette formalité, le navire serait réputé appartenir à ceux-là seuls dont le nom est inscrit au dos de l'acte de francisation. (Pardessus, t. II, 620 ; article 67 du décret du 27 vendémiaire an II.

(5) « En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi. La majorité se détermine

personarum placuit (l. VIII, ff. *de Pactis*). Ainsi, l'avis d'un seul associé dont la portion d'intérêt dans le navire excéderait la moitié, prévaudrait sur l'avis des autres intéressés (1).

L'article 220 du Code de commerce a, au surplus, subi diverses interprétations.

Ainsi, cet article ne peut prévaloir sur l'article 216.

En tout état de cause, un copropriétaire peut donc faire abandon de sa part, malgré l'avis de la majorité de satisfaire aux engagements du capitaine. Il est à regretter toutefois que la nouvelle loi soit silencieuse sur ce point. Dans une matière aussi importante, il serait utile que le législateur, par une disposition expresse, ne laissât subsister aucun doute sur les droits et les obligations de chacun.

Les auteurs sont partagés sur la question de savoir si, lorsque le congé du capitaine a été décidé par la majorité des propriétaires du navire, ceux qui n'ont pas été de cet avis peuvent être obligés de contribuer au remboursement

---

par une portion d'intérêt dans le navire, excédant la moitié de sa valeur. La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires, formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire. » (C. de comm., art. 220.)

(1) *Sic* Dalloz, vº *Droit maritime*, nº 177.

Le Code de commerce déroge au principe général posé par l'article 1859 du Code Napoléon, puisque l'article 220 oblige les copropriétaires d'un navire à satisfaire aux décisions de la majorité. (Voy. Delvincourt, 2-181 ; Dageville, 2-151 ; Pardessus, t. III, 620.)

de la part de propriété du capitaine (*Vide infrà in notis*) (1).

S'il est constant que la majorité fait loi pour tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires, cette majorité est soumise à certaines règles.

Ainsi, la majorité ne peut forcer la minorité à contribuer pour sa portion à la cargaison du navire. L'assurance ne doit pas non plus être imposée par la majorité comme constituant un intérêt commun (2).

La majorité ne peut décréter l'aliénation volontaire du navire.

---

(1) Dans le sens de la négative, voy. Pardessus, t. III, n° 626; Delvincourt, t. II, p. 205, n° 7; *contrà*, Boulay-Paty, t. I, p. 337; Dageville, t. II, p. 250; Favard, v° *Capitaine*, § 2, n° 4; Devill. et Massé, v° *Capitaine*, n° 25. Nous adoptons cette dernière opinion.

(2) *Sic* Pardessus, t. III, 621 et 623; Boulay-Paty, t. I, p. 347.

L'armateur et copropriétaire d'un navire a le droit d'en faire délaissement tout entier, si l'assurance a été faite pour compte et qu'il ne soit pas contredit par les autres copropriétaires. (Trib. de comm. de la Seine, 4 janvier 1855; Lehir, 1855, 566.)

Par intérêt commun, on doit cependant entendre tout ce qui est relatif à l'entreprise et à la destination du voyage, au choix du capitaine et de l'équipage, à la fixation des gages, à la rédaction des instructions, à l'affrétement du navire. Mais lorsque la minorité refuse à contribuer aux frais de radoub, armement et mise hors du navire, la majorité peut se faire autoriser à emprunter pour le compte des refusants sur leur portion d'intérêt dans le navire. (Caumont, v° *Armateur*, n° 10; arg. de l'art. 233 C. de comm.; *sic*, Pardessus, t. III, n° 631; Boulay-Paty, 1-340.)

Voy. Valin, p. 302 et suiv.; Boulay-Paty, t. I, p. 341; Pardessus, t. III, n° 633; Aix, 23 février 1837; S. V., 37-2-270.

La majorité peut autoriser le désarmement du navire. (*Sic* Valin,

Les exemples que nous venons de donner en note font comprendre que lorsque la loi a voulu que la majorité engageât la minorité, elle n'entendait parler que des actes qui ne devaient pas froisser directement les intérêts des coparticipants.

Lorsque la majorité délibère dans la limite de ses droits, soit qu'il s'agisse d'un navire ou de plusieurs navires communs, son avis est exécutoire et applicable, quoique parmi les intéressés il y ait des femmes et des mineurs (1).

Toutefois, en ce qui touche la licitation, nous ferons

---

pages 307 et suivantes; Boulay-Paty, tome I, page 347; Dageville, 2-154.

Il est unanimement reconnu qu'on ne peut forcer la minorité à contribuer à la cargaison. Le cas pour la navigation du navire est bien différent : *Navis enim ad hoc paratur ut naviget.* Voy. l. XII, § 1, *de Usufruct.* et *Quemad.* Si la majorité ne peut obliger la minorité à contribuer à un chargement du navire, on décide toutefois, si le chargement a eu lieu, que la minorité a droit au fret à dire d'expert et à raison du chargement. (Voy. Dalloz, *Droit maritime*, n° 180; Valin, t. VIII, l. II; Delvincourt, 2-183; Boulay-Paty, 1-342; Pardessus, t. III, 621.)

S'il est certain que la majorité, a le droit de déclarer que le navire sera réparé, elle ne peut fixer arbitrairement la nature des réparations à faire au navire et la quotité des dépenses qu'elles nécessiteront. (Aix, 23 février 1837; S. V., 37-2-270.)

L'armateur absent et qui ne laisse aucun pouvoir est présumé avoir autorisé le capitaine à pourvoir aux dépenses même dans le lieu de l'embarquement et avant le voyage commencé. (C. de comm., 232-233; Pardessus, t. III, n° 630.)

(1) Voy. Boulay-Paty, t. I, p. 363 et 366; Valin, p. 312.

bientôt connaître l'opinion de M. Pardessus, dans l'intérêt des tiers et des incapables.

Le copropriétaire du navire a le droit de vendre sa part; les autres propriétaires ne peuvent s'y opposer; ils n'ont pas même le droit de préemption ou de retrait s'il n'y a stipulation à cet égard (1).

Le droit de vente du navire est puisé dans le droit commun qui veut qu'on ne soit pas tenu de rester dans l'indivision.

Nemo invitus in communione manere cogitur.

Lorsque des propriétaires forment la moitié de l'intérêt total du navire, et sauf écrit ou convention contraire, ils peuvent en demander la licitation. (Article 220, Code de comm.) (2).

Et, dans ce cas, dit M. Pardessus (t. III, n° 623), si parmi les copropriétaires il se trouvait un mineur, un absent, un interdit, un héritier bénéficiaire, la masse d'un failli, il nous semble qu'on devrait observer les formalités qui sont relatives à la vente et à la saisie des navires (3).

La majorité peut donc s'opposer à la licitation, et, dans ce cas, le quirataire ou portionnaire de moitié est réduit à vendre sa part à ses copropriétaires ou à un tiers; les autres propriétaires ne peuvent s'y opposer ni, comme nous l'avons dit, exercer un droit de préemption ou de retrait (4).

---

(1) Voy. Devill. et Massé, v° *Navire*, n° 43; Pard., t. III, n° 623.

(2) Ordonn., 1681, l. II, tit. VIII, art. 5 et 6; C. Nap., 1686.

(3) Voy. même auteur, t. III, n°s 612, 616.

(4) *Sic* Pardessus, t. III, n° 323; *contrà* Valin, p. 311.

Valin, cependant (page 311), incline pour une opinion contraire.

93. On a prétendu que la copropriété d'un navire ne constituait pas une société en participation (1).

Cette copropriété, dit encore le tribunal de commerce de Marseille, 22 novembre 1824; *Journal de Marseille*, 5-1-33, ne peut être prouvée par témoins comme la société en participation; mais, voy. *contrà*, Lehir, *Des Armateurs*, p. 15.

Le gérant d'une association pour la participation d'un navire ne peut pas obliger ses coparticipants.

Lorsque le navire a été confisqué, la société en participation est dissoute par ce fait; mais le gérant doit à ses coparticipants une part de l'indemnité qu'il aurait reçue (2).

L'intérêt des sommes sociales court du jour de l'emploi qu'en a fait le gérant à son profit et non du jour de la demande en justice (3).

94. Le défaut de protestation par le consignataire contre le capitaine à la réception de la marchandise éteint toute action contre l'armateur, malgré tout accord entre le chargeur et le consignataire (4).

Le capitaine ne représente l'armateur que pour les affaires

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 31 mai 1833; *Journal de Marseille*, 14-1-97; *id.* 24 février 1840; *Journal de Mars.*, 19-1-222; Caumont, v° *Armateur*, n° 15.

(2) Cass. 17 avril 1838; S. V., 38-1-845.

(3) Rennes, 27 janvier 1826; Dalloz, n° 194.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 17 avril 1849; *Journal de Marseille*, 28-1-180; Code de comm., art. 435 et suiv.



du bord. En conséquence, un consignataire ne peut se dispenser de payer le fret sous le prétexte que l'expéditeur est l'armateur, et qu'à ce titre il serait responsable des avaries de la marchandise (1).

95. La construction d'un navire avec les débris de l'ancien ne donne pas un droit aux anciens propriétaires sur le nouveau navire.

En effet, d'après les articles 571 et 574 du Code Napoléon, le navire doit être la propriété du dernier constructeur, puisque la matière fournie est supérieure en valeur aux débris de l'ancien. Dans ce cas, toutefois, le constructeur doit aux coassociés leur part des vieux débris (2).

L'armateur qui est chargé de la gestion du navire est tenu d'avertir les propriétaires du changement dans le voyage primitif, afin que ceux-ci puissent faire l'assurance pour leur part dans le nouveau voyage (3).

96. La qualité d'armateur et celle de propriétaire du navire sont souvent confondues dans la même personne. Si l'armateur agit comme mandataire de ses coassociés, ses droits et ses devoirs sont réglés par le titre du mandat (4).

---

(1) Trib. de commerce de Marseille, 19 juin 1854; *Journal de Marseille*, 1854, 1-177.

(2) Voy. cependant, Rennes, 27 janvier 1826; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 194.

(3) Montpellier, 10 décembre 1835; S. V., 39-2-118.

(4) Voy. Lehir, *Des armateurs*, p. 22.

§ 8. — DE L'ABORDAGE.

Sommaire.

97. La rapidité des transports, la création de nouveaux

moyens de communications, occasionnent souvent des abordages malgré les découvertes nombreuses de la science, et soulèvent ainsi des questions de fait et de droit qu'il est très-utile d'apprécier, et qui complètent nos études sur le droit maritime (1). Ces questions, il est vrai, ont trait aussi bien à la navigation maritime qu'à la navigation fluviale ; mais nous ne pouvons ici scinder ce qui se rattache à cette dernière navigation pour en parler au chapitre II, puisque l'abordage, dans la navigation maritime, n'est apprécié, sous ses vrais points de vue, qu'en le rapprochant de l'abordage non maritime. L'importance de la matière nous obligera à citer le texte de certaines décisions.

L'abordage, pour mériter ce nom, doit résulter d'un choc ; le choc doit avoir lieu entre deux navires. Si l'une de ces deux conditions manque, il n'y a pas abordage dans le sens de la loi, dès lors les articles 435 et 436 du Code de commerce sont, suivant certains arrêts, inapplicables.

Cependant, la jurisprudence est partagée sur la première condition, le choc (2).

Ainsi, par exemple, il n'y a pas abordage légal si un bateau, passant à toute vitesse, occasionne la submersion d'un bateau de marchandises par le mouvement du flot.

---

(1) Voy. Dubernad, t. I, p. 628 ; Alauzet, t. II, p. 6 ; Émérigon, t. I, p. 408 et suiv., p. 618 ; Pardessus, t. III, n° 652 ; Vincens, t. III, liv. XII. chap. X, n° 7 ; Daviel, *Cours d'eau*, t. I, n° 293 ; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 2293 ; Caumont, v° *Abordage*, n° 6.

(2) Voy. jugement du trib. de comm, de Nantes, 27 mars 1852 ; trib. civil de Nantes, 17 août 1847 ; Rennes, 9 août 1851 ; Sibille, p. 29.

On a aussi argumenté sur la seconde condition, le choc entre deux navires. Le choc d'un navire contre un pieu ne peut donc être assimilé à un abordage.

Voici comment statue, à cet égard, l'arrêt de la Cour de Bordeaux du 17 mars 1830, à l'occasion de l'application des articles 435, 436 du Code de commerce (1).

« Attendu, sur la fin de non-recevoir proposée par la Compagnie du pont de Langon, et qui est prise de ce que les réclamations n'avaient pas été faites par qui de droit dans les vingt-quatre heures du sinistre, que le moyen repose exclusivement sur la supposition que le dommage dont le sieur Montluc sollicite la réparation, a été causé par un abordage ; qu'il faut donc rechercher le sens juridique du mot abordage, pour voir si la Compagnie du pont de Langon ne cherche pas à abuser de cette expression ;

« Attendu que presque tous les écrivains, qui ont fait des commentaires soit sur l'ordonnance de 1681, soit sur notre Code, s'accordent à définir l'abordage, le heurt de

---

(1) « Sont non-recevables, toutes actions contre le capitaine et les assureurs, pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation ; toutes actions contre l'affréteur, pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté ; toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation. » (C. de comm., art. 435.)

« Ces protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice. » (C. de comm., art. 436.)



deux vaisseaux, quel que soit le motif de ce choc ; que si, laissant de côté les commentateurs, on consulte le texte de la loi, la lecture de l'article 407 démontre aussitôt qu'il faut que deux vaisseaux se heurtent pour qu'il y ait abordage ; que cela résulte d'abord de ce que dans l'article le mot navires est au pluriel, d'où suit cette conséquence que le législateur n'a point eu en vue le choc d'un navire contre un corps quelconque ; qu'ensuite l'article 407 disant que si l'événement a été fortuit, le dommage est supporté sans répétition par celui des navires qui l'a éprouvé, tandis que si l'abordage a été fait par l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé ; il devient évident de plus que là où deux navires ne se sont pas heurtés, là peut se trouver échouement, mais non pas abordage ; que cette première vérité une fois établie, il est hors de doute que le bâtiment de Roucaud ayant fait naufrage, non sur un autre bâtiment mais sur un pieu placé dans la rivière de Garonne, auprès de la première pile du pont de Langon, et à une certaine distance de la rive gauche, la fin de non recevoir indiquée dans les articles 435 et 436, n'est en aucune manière applicable à l'action introduite par le sieur Monthus ;

« Confirme, etc. (1). »

M. Sibille (p. 33) se range à la doctrine de cet arrêt et il en tire la conclusion suivante qui nous paraît juste si l'on veut rester dans les termes de la loi :

« Par *navires*, la loi a entendu parler de toute embarcation servant à la navigation.

---

(1) Sirey, 1831, 2-341.

« D'où suit, qu'il n'y aurait pas abordage, comme le veut la loi dans le choc d'un navire, et,

« 1° Un bateau lavoir ;

« 2° Un bateau dragueur (1) ;

« 3° Un pont établi sur bateaux ;

« Un train de bois ;

« 5° Un ponton, placé sur les rivages des fleuves, pour le service des bateaux à vapeur et destiné à faciliter l'embarquement ou le débarquement des voyageurs ou des marchandises ;

« 6° Des bains flottant sur rivière (2).

---

(1) « Ce n'est pas un bateau affecté au transport des personnes ou des marchandises, nonobstant le nom qui lui a été donné de *bateau dragueur*, c'est une machine destinée uniquement à nettoyer ou creuser le lit des fleuves ou des canaux et les bassins des ports. — Ce qu'on appelle bateau, n'est qu'un des éléments qui entrent dans la construction de la machine. — Ces motifs ont déterminé le tribunal de la Seine, par un jugement du 4 juin 1851, à décider que la vente d'un bateau dragueur n'est pas assujettie à un droit fixe d'enregistrement comme les bateaux, mais à un droit proportionnel comme meuble. » (*Journal des Notaires*, n° 14,398.)

(2) « Leur destination est étrangère au commerce maritime et à la navigation. Ils sont à poste fixe et servent souvent de domicile à ceux qui les exploitent. Cela est si vrai, qu'ils ne sont pas considérés comme bateaux ; que, dans le cas de vente, ils sont soumis au droit proportionnel comme meubles, et non au droit fixe comme bateaux ou navires. » (Délibération de la Régie, du 14 juillet 1852 ; Dalloz, 1834, p. 52, 3° partie.)

Sic, Pardessus, t. III, p. 652 ; Vincens, t. III, liv. XII, chap. X, n° 7 ; Daviel, *Cours d'eau*, t. I, n° 298 ; Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 2293 ; Bordeaux, 17 mars 1830 ; D. P, 31-2-240.

« Il faut en outre que les navires qui se heurtent soient tous deux dans des conditions de navigabilité.

« D'où suit, qu'il n'y aurait pas encore abordage dans le sens légal, entre un navire et,

« 1° Un autre navire échoué;

« Le capitaine pourrait avoir une action contre l'administration, dont les agents auraient négligé de signaler l'existence de ce navire, contrairement aux règlements de la police des eaux;

2° Un navire naufragé;

Ce navire est à la merci des vents et des flots et abandonné de son équipage; il échappe à l'action de son propriétaire et à son pouvoir.

98. Il existe plusieurs sortes d'abordages définis par la loi (1).

La violence des vents faisant heurter les navires l'un contre l'autre se présume toujours; c'est à celui qui prétend le contraire à établir que le choc des navires ne provient point de fortune de mer (2).

Les juges sont aussi souverains appréciateurs des causes

---

(1) « En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé. Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé. S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs, et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert. Dans ces deux derniers cas, l'estimation du dommage est faite par experts. » (C. de comm. art. 407.)

(2) Valin, sur l'art. 10 *des Avaries*; Caumont, *loco citato*, n° 9.

de l'abordage (1), et ils peuvent se dispenser d'avoir recours à une expertise, s'ils trouvent dans la cause des éléments suffisants de décision (2).

99. Suivant l'ordre du Code, l'abordage est fortuit, le résultat d'une faute, ou douteux, mais il convient mieux à notre discussion de parler d'abord de l'abordage douteux, fortuit, et ensuite de celui qui a occasionné la faute.

La rédaction de l'article 407, § 3, est vicieuse; tous les jurisconsultes l'ont critiquée.

« La loi dispose, ici, dit Dalloz, non point comme son texte semble le dire, pour le cas où il y a doute sur les causes de

---

(1) Cass., 2 juillet 1828; id., 13 décembre 1842; P., 43-1-411.

(2) Cass., 13 décembre 1842; P., 43-1-410.

Le propriétaire du navire abordé a droit à la réparation des dommages, et à un intérêt légal de la valeur du capital du navire pendant les réparations. (Trib. de comm. de Marseille, 23 mai 1856; *Journal de Marseille*, 34-1-183.

Si le navire abordé a éprouvé la perte d'unité et de solidité, il lui est dû indemnité pour ce fait comme pour les réparations matérielles. (Bordeaux, 16 juillet 1856; *Journal de Marseille*, 34-2-164.)

Si un navire en se déplaçant pour le salut d'un autre navire, éprouve des dommages sans faute de la part du capitaine et de l'équipage, il doit être indemnisé par le navire dans l'intérêt duquel la manœuvre a été faite. (Caumont, v° *Abordage*, n° 17.)

Lorsque l'abordage a donné lieu à un jugement rendu à l'étranger, il n'est point opposable aux assureurs en France. (Paris, 23 juin 1855; Lehir, 1855, p. 553.)

Ce même arrêt décide que le dommage qu'un navire cause à un autre et pour lequel il est exercé un recours, n'est pas compris dans l'assurance qui n'est pas spéciale à ce risque.

l'abordage, car dans cette hypothèse, la présomption serait que l'abordage est fortuit, mais bien pour le cas où étant certain que l'abordage n'est pas fortuit, on ne peut néanmoins déclarer quel est le capitaine qui l'a occasionné (1). »

« *S'il y a doute dans les causes de l'abordage,* dit Delvincourt, ce qui me paraît exprimé d'une manière obscure ; il semble, en effet, que tout abordage doit être présumé fortuit, tant que le contraire n'est pas prouvé et que par conséquent, il ne peut jamais y avoir *doute légal* sur les causes de l'abordage, mais il peut être certain que l'abordage n'est pas fortuit et cependant impossible de dire quel est le capitaine dont la faute l'a occasionné, et je pense que c'est là le cas de doute, dont veut parler notre article, car dès qu'il y a abordage, il faut bien que la loi commence par établir une présomption quelconque relativement à sa cause, et il paraît convenable de présumer le cas fortuit, c'est l'opinion de Valin sur l'article 10 des avaries ; si cela est, la présomption doit valoir jusqu'à ce que le contraire soit prouvé, mais alors que devra-t-on prouver, si ce n'est que l'abordage n'est pas arrivé par cas fortuit, et cela une fois constant, si l'on ne peut établir quel est le capitaine qui l'a causé, le dommage sera supporté également (2). »

Telle doit être en effet la vraie portée de l'article 407, § 3, du Code de commerce.

Dans le cas d'abordage douteux, les dommages sont répartis à frais communs et non proportionnellement à la

(1) Dalloz, nouv., p. 529.
(2) Delvincourt, t. II, p. 278.

valeur du corps et de la cargaison de chaque navire (1).

100. Quant au préjudice éprouvé par les marchandises, il est supporté par leurs propriétaires, puisqu'on ne sait s'il est dû à la fortune de mer (2).

En effet, en matière d'abordage douteux ou fortuit, et en ce qui touche les marchandises comme le corps du navire, les avaries sont simples et particulières et non avaries communes (3).

Les dommages dans l'abordage fortuit se règlent aussi bien pour le navire que pour la marchandise.

101. L'exception résultant de l'abordage fortuit serait rejetée si l'événement pouvait être évité, s'il a été précédé d'une faute. Mais si le capitaine n'a commis aucune faute, il n'encourt aucune responsabilité (4).

Un arrêt de Lyon du 15 février 1850, dans un cas particulier de faute, qui était imputé au navire qui avait éprouvé des avaries, s'exprime ainsi :

« Attendu en fait qu'il résulte des enquête et contre-

---

(1) Pardessus, t. III, p. 88 ; Vincens, t. III, p. 197 ; voy. *Journal de Marseille*, 30-2-50, et 33-2-27.

(2) Sibille, p. 70 ; Emérigon, chap. XII, sect. 14 ; voy. *Journal de Marseille*, 33-2-136.

(3) Sibille, p. 70, 111 ; Valin, sur l'art. 10 *des Avaries ;* Emérigon. t. I, p. 418 ; Boulay-Paty, t. IV, p. 502 ; Vincens, *Légis. comm.*, t. III, liv. XII, chap. X, n° 7 ; voy. *Journal de Marseille*, 33-2-27.

(4) Voy. Sibille, p. 44 et suiv.

Le droit romain punissait aussi la faute du capitaine. *Si in potestate nautarum fuit ne id accideret, et culpa eorum factum sit, lege aquilia cum nautis agendum.* (L. 29, ff., *ad legem aquil.*)

enquête, que le 11 février 1848, le *Sirius* descendait le Rhône en suivant la ligne droite, lorsque, sur les cinq heures du soir, il arriva devant l'île d'Aramon, à un endroit où le fleuve présente un coude qu'il était obligé de tourner; qu'il trouva alors devant lui et dans la ligne de sa marche, un bateau plat, appelé *sapine*, et chargé de marchandises, qui serrait de trop près la rive droite pour qu'il pût espérer pouvoir se placer entre cette rive et ce bateau; qu'il fut donc obligé, pour ne pas faire couler la sapine, ce qui aurait infailliblement eu lieu, s'il eût continué de marcher sur la rive droite, de se porter sur la rive gauche pour éviter de la rencontrer sur son passage; qu'il s'est maintenu pendant quelques instants par la force du courant, dans cette nouvelle position, mais qu'il reprit bientôt la direction qui devait le ramener sur la rive droite, qu'il venait à peine de quitter; que ce fut à ce moment seulement qu'il aperçut devant lui, à une distance d'environ 100 mètres, le bateau à vapeur le *Neptune* qui remontait le fleuve; que le capitaine du *Sirius* s'empressa alors, pour éviter une rencontre avec le *Neptune*, de commander des manœuvres dans le but de suspendre ou d'arrêter sa marche, si cela était possible, mais que la rapidité du fleuve rendit ses efforts impuissants et que dès lors, par la direction qu'avait prise le *Neptune*, une rencontre entre les deux bateaux devenait inévitable; qu'en effet, s'il est constant que le *Neptune* avait d'abord remonté le fleuve en longeant la rive gauche, il est également parfaitement établi, qu'au moment où il avait aperçu le *Sirius*, il s'était écarté de cette rive, que les règlements et les usages lui assignaient, pour se rapprocher

de la rive droite qu'ils lui interdisaient; qu'il continua à marcher vers la rive droite, malgré la direction nouvelle du *Sirius* vers cette rive, et quoique les règlements et l'usage lui commandassent de conserver, dans cette circonstance, sa position sur la gauche et même de s'arrêter; que c'est par cette imprudente et fausse manœuvre qu'il a fini par occuper de toute sa longueur une grande partie de la largeur navigable du Rhône, rétréci en cet endroit par des graviers, et qu'il a pu dans cette position recevoir le choc du *Sirius* qui n'était pas parvenu, à raison de la rapidité du fleuve, à ralentir sa course; que cette rencontre s'est effectuée sur la rive droite du fleuve, et que c'est aussi sur le flanc droit du bateau le *Neptune* que le dommage qu'il a souffert a été produit, circonstance qui, à elle seule, signalerait très-visiblement que ce bateau s'était considérablement écarté de la rive gauche. »

La Cour ajoute dans son arrêt que le capitaine du navire abordé était seul en faute parce qu'il n'avait pas su garder sa position.

« Pourvoi de la Compagnie générale des bateaux du Rhône pour violation des articles 1382 et 1384 du Code Napoléon et 407 du Code de commerce. » Mais la Cour :

« Attendu que dans l'espèce, les juges de la cause en appréciant, comme ils en avaient le droit, les faits et circonstances constatés par les enquêtes, ont décidé que le capitaine du *Sirius* s'est conformé dans sa conduite et dans la marche qu'il a suivie, aux arrêtés du préfet sur la navigation et à tous les usages constamment adoptés, qu'il n'y a ni faute, ni négligence, ni imprudence à lui imputer;

que le malheur arrivé est le résultat de la force majeure; que l'arrêt ajoute que si des torts pouvaient être imputés à l'une des parties, ce serait au capitaine du *Neptune*, qui n'avait pas su conserver la ligne de direction qui lui était prescrite. »

« Attendu que cette décision de la Cour d'appel de Lyon n'a nullement méconnu les principes posés dans les articles 1382 et 1384 du Code Napoléon et 407 du Code de commerce : rejette (1). » (Voy. *infrà*, p. 318.)

Si l'abordage résulte d'un quasi-délit, celui qui en est l'auteur répond du dommage causé aux navires et aux marchandises (2).

Le capitaine est responsable des gens de l'équipage (3).

Le capitaine est coupable quand il agit par impéritie, imprudence, négligence ou défaut de vigilance, ou bien enfin par inobservation des règles établies par un usage général et local (4).

---

(1) Arrêt de cass., du 14 janvier 1851 ; Dalloz, 1852, 1-134.

(2) Valin, 2, p. 183 ; Emérigon, 1, p. 414 ; Delvincourt, 2, p. 280 ; Boulay-Paty, 1, 404.

(3) Voy. Sibille, p. 51.

(4) Cass., 14 janvier 1850.

Le droit maritime qui, de tous les temps, dit M. Caumont, v° *Abordage*, a fait peser sur l'auteur de l'abordage, la réparation du dommage causé, soit par son fait, soit par sa négligence ou son imprudence, est reproduit dans l'art. 1383 du Code Nap., et plus spécialement dans le § 2 de l'art. 407 du Code de comm., qui porte que si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé.

Voici un exemple du défaut de vigilance, que nous empruntons au jugement du tribunal de commerce de Nantes, du 29 janvier 1851; ce jugement constate que l'abordage provenait de ce que le propriétaire de l'un des navires n'avait aucun homme en vigie sur l'avant du navire et était ainsi responsable de l'abordage :

« Considérant que la manœuvre fatale du brick *The Queen* ne peut être attribuée qu'à l'ignorance où ils étaient tous à bord de la position de la toue sur l'avant du navire, faute d'avoir un homme en surveillance à l'avant du navire ;

« Que cette mesure de précaution et d'humanité est de la compétence de l'officier commandant à bord et ne concerne pas le pilote, dont toute l'attention est dévolue à la bonne direction de la route, pour éviter les bancs et les rochers et autres obstacles sous-marins ;

« Attendu que la précaution de placer un homme en vigie, sur l'avant d'un navire faisant route et principalement au déclin du jour et dans la nuit, n'est point un usage particulier à la rivière de Nantes, dans lequel cas, le pilote eût dû en prévenir le capitaine, mais un usage général chez toutes les nations maritimes, sur tous les fleuves ou rivières, à l'entrée des rades et des ports et même à la mer, dans les parages fréquentés, où deux navires peuvent se trouver à contre-bord ;

« Attendu qu'il était inutile et d'aucun effet que les hommes de la toue submergée, aperçussent le brick *The Queen* puisque leurs voix ne pouvaient l'atteindre en raison du vent contraire et que tous leurs efforts étaient impuissants pour se retirer en dehors de la direction ;

« Attendu qu'un seul homme sur l'ayant du brick *The Queen* aurait nécessairement aperçu la toue et d'un geste ou d'une parole aurait immédiatement indiqué le léger coup de barre à donner pour l'éviter;

« Attendu qu'il y a faute de la part du capitaine Hyrwin pour n'avoir pas pris, dans son navire faisant route à l'entrée d'un port, une précaution de salut public, impérieusement nécessaire et commandée par un usage général, etc., etc.. »

Nous avons vu plus haut que le capitaine n'était point en faute lorsque, notamment, il s'était soumis aux règles de la navigation.

Lorsque le propriétaire d'un navire est attaqué comme auteur de l'abordage, il peut même être établi qu'il n'y a pas faute de sa part, par l'admission à la preuve de ce chef, encore bien qu'un arrêté préfectoral sur la navigation ait été méconnu.

« Attendu, dit la Cour de cassation du 7 janvier 1852, sur le premier moyen tiré, au nom de l'ordre public, de la violation de l'arrêté préfectoral du 25 novembre 1847 sur la navigation du Rhône et de la Saône;

« Que si une contravention à un règlement administratif peut constituer une présomption de faute qui rende le contrevenant passible des conséquences d'un accident, il n'est pas possible d'admettre que cette contravention constitue une présomption *juris et de jure* n'admettant pas de preuve contraire;

« Que la simple présomption qui résulte de la violation de ce règlement met la partie qui y a contrevenu dans la nécessité de prouver que le dommage souffert est indépen-

dant de la contravention, et doit être attribué à la faute ou à la négligence d'un tiers ;

« Attendu que la Cour de Lyon, en ordonnant une enquête pour connaître les véritables causes de l'accident dont il s'agit, n'a point entendu écarter de la cause l'application de l'arrêté préfectoral, puisque l'arrêt énonce que les Compagnies d'assurances ne sont admises à la preuve que sauf et sous la réserve de tous les droits et moyens des parties qui leur demeurent respectivement réservés ; que sous ce rapport, l'arrêt attaqué n'a contrevenu ni au règlement administratif ni à la loi, etc., etc. (1). »

102. Le rapport du capitaine est d'une utilité incontestable dans l'appréciation des causes de l'abordage. Si le rapport non vérifié du capitaine n'est pas admis à sa décharge, il fait du moins pleine foi contre lui. (Art. 1356 C. Nap., 242 C. de comm.)

Un arrêt de la Cour d'Aix du 9 décembre 1836, apprécie ainsi la portée du rapport du capitaine.

« Attendu qu'il était établi d'une manière irréfragable, par les pièces du procès, que le capitaine Chieusse n'avait pas fait couper les câbles du navire le *Désiré ;* que la justification entière et complète de ce fait résultait, non pas seulement du journal des officiers du *Cygne* et des procès-verbaux par eux dressés, pièces si dignes de foi et de confiance, mais encore par des rapports du capitaine du *Désiré* lui-même, parfaitement concordants avec ceux des officiers du *Cygne ;* que le capitaine du *Désiré*, en effet, a consigné

(1) Dalloz, 1852, 1-19.

dans son rapport, ainsi qu'il était de son devoir de le faire, le détail très circonstancié du choc, des abordages et des nombreuses avaries, qui, accumulées les unes sur les autres, ont fini par faire sombrer son navire; qu'il a même relaté dans son rapport l'abordage d'un navire belge, postérieur à l'abandon qu'il avait fait de son propre bâtiment; qu'il y eût donc consigné de même le coupement de ses câbles, s'il avait eu lieu, etc.; que le silence de son rapport établit la non-existence de ce prétendu coupement de câbles;

« Attendu que, dans les circonstances de la cause, ce rapport devait être considéré, par le tribunal, comme faisant pleine foi contre les demandeurs;

« Qu'en effet, les assureurs, n'agissant que comme représentant les assurés et subrogés à leurs droits, par l'effet du paiement des primes, n'avaient que les moyens de preuves réservés *à ceux dont ils exerçaient les actions;* qu'à ce titre, ils étaient non recevables contre des tiers à prouver outre et contre le rapport vérifié du capitaine leur mandataire. »

« Pourvoi, pour fausse application des articles 252 et 253 du Code de procédure, et contravention aux articles 247 et 384 du Code de commerce. »

« La Cour, attendu qu'il est reconnu et expressément déclaré par l'arrêt attaqué, *qu'il était établi d'une manière irréfragable, par les pièces du procès, que le capitaine Chieusse n'avait pas fait couper les câbles du navire le* Désiré;

« Que la justification de ce fait a été puisée par la Cour,

non-seulement dans le journal des officiers du *Cygne* et dans les procès-verbaux par eux dressés, mais encore dans les rapports du capitaine du *Désiré* lui-même;

« Qu'en décidant, dans ces circonstances, *que la preuve des faits contraires n'était pas admissible*, la Cour n'a fait qu'une appréciation des actes et documents produits devant elle, appréciation qui rentrait dans ses attributions, et qu'elle n'a commis aucune violation de la loi, rejette (1). »

103. La règle qui détermine les présomptions d'après lesquelles un navire est réputé en faute, ressort des diverses législations et des usages.

M. Sibille (p. 207) mentionne dix-sept règles qu'il emprunte à nos meilleurs auteurs, aux plus forts praticiens, ou aux Codes étrangers. Nous allons les mentionner en en ajoutant quelques autres.

Deux navires se rencontrant doivent toujours aller à *tribord*, côté droit du vaisseau (2).

S'il y a abordage de deux navires naviguant, l'un vent arrière, l'autre vent au plus près, le capitaine du premier, s'il n'a pas pris toutes les précautions nécessaires, en est présumé responsable (3).

---

(1) Dalloz, 1838, 1-323.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 23 mai 1856; voy. aussi Aix, 19 novembre 1852; *Journal de Marseille*, 31-1-33, 34-1-183.

(3) Si deux navires naviguent, l'un vent arrière, l'autre vent au plus près, le capitaine du premier navire doit supporter le dommage s'il n'a pas pris les précautions nécessaires pour éviter l'abordage. (Rennes, 9 mars 1833; D. P., 35-1-388; *vide infrà*, p. 236 et 271.)

Dans ce cas même, le capitaine ne serait pas absous si l'autre na-



Un navire ne doit pas chercher à en dépasser un autre.

Si deux navires se présentent pour entrer au port, le plus éloigné doit attendre que le plus proche soit entré ; le plus petit des navires doit le céder au plus gros.

Le navire qui sort le second d'un port est censé avoir abordé celui qui est sorti le premier et qui a souffert de l'abordage.

Le navire qui sort du port doit faire place à celui qui entre.

Dans la navigation en rivière, les bateaux montant doivent faire place à ceux qui descendent, sur l'avertissement que ces derniers sont tenus de leur donner de se ranger et d'aller à terre.

La responsabilité des suites de l'abordage tomberait sur le navire descendant, s'il avait négligé d'avertir l'autre ; et sur ce dernier, s'il n'avait pas obtempéré à cet avertissement (1).

---

vire, par une prompte manœuvre, eût pu éviter l'abordage. (Cass., rejet, 7 juillet 1835 ; S. V., 35-1-840 ; voy. aussi trib. de commerce de Marseille, 15 avril 1856 ; *Journal de Marseille*, 31-1-242.)

Le navire qui navigue avec le vent sous-vergues doit manœuvrer pour éviter celui qui, venant, le sens contraire, serre le vent au plus près. (Trib. de comm. de Marseille, 9 décembre 1856 ; *Journal de Marseille*, 34-1-331.)

Le navire qui court à voiles déployées est présumé avoir par sa faute abordé celui qui, étant à la cape ou amarré en rade, n'a pu se mettre à l'écart, quand même celui-ci aurait été averti de se déplacer s'il en a été empêché par le défaut de temps, par crainte d'un plus grand danger ou autre motif légitime. (Arrêt du Parlement de Provence, 30 juin 1750 ; Caumont, v° *Abordage*, n° 18.)

(1) Caumont, n° 19. Valin disait : Par l'ordonnance des rivières

Est réputé en faute, le navire qui est mal placé dans le port;

Le navire qui ne garde pas la distance prescrite.

Est en faute : le navire qui refuse de larguer son amarre pour laisser passer un autre bâtiment; mais un navire qui a intérêt à ce qu'un capitaine largue son amarre ne doit pas, sur le refus de celui-ci, se permettre de la couper de sa propre autorité, hors le cas de nécessité absolue. Il doit donc dans ce cas particulier s'adresser au capitaine du port ou au maître du quai (1);

Le navire qui étant à l'ancre près d'un autre, engagé dans les bas fonds, refuse de prendre position ailleurs, lorsque cela lui est possible;

Le navire mal amarré;

Le navire amarré dans un lieu qui n'est pas destiné à cet effet;

Le navire dont les câbles sont insuffisants et qui est laissé sans gardien;

Le capitaine qui refuse de lever son ancre pouvant nuire à un autre navire;

---

de l'année 1415, art. 19 et 20, celui qui descend la rivière répare le dommage fait à celui qui monte, s'il ne lui a crié : *Lay gésir lay*, c'est-à-dire va à terre, à quartier. (Voy. Valin, t. II, p. 184; jugement d'Oléron; Cleirac, p. 71.)

1) Boulay-Paty, 4-500 : *Si cum vi ventorum navis impulsa esset per funes anchorarum alterius, et nautæ funes præcidissent si nullo alio modo, nisi præcisis funibus explicare se potuit nullam actionem dandam*; l. 29, ff. 3, *ad leg. aqui.*

Enfin le navire qui a ses ancres sans gaviteaux ou bouées (1).

Divers jugements ou arrêts mentionnent au surplus ces règlements. Voici le texte de l'un d'eux dans le cas de vent arrière et vent au plus près :

« Considérant, dit la Cour de Rennes (31 mai 1833), que, d'après tous les documents fournis au procès, il est constant que la galiote hanovrienne, naviguait vent arrière, tandis que la corvette l'*Ariane* avait le vent au plus près ;

« Que suivant les usages de la marine, lorsque deux navires qui se trouvent dans cette position, ont une direction telle, qu'ils peuvent se rencontrer à un point d'intersection, c'est à celui de ces navires qui a le vent arrière, à prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter l'abordage, et qu'il doit manœuvrer de manière à passer en poupe de l'autre navire, s'il y a pour lui la moindre incertitude de savoir s'il pourra franchir, le premier, le point d'intersection ;

« Qu'il est constant que le capitaine Wichmann a continué sa marche dans la même direction, sans prendre garde aux mouvements de la corvette, qui, du reste, n'a pas cessé d'avoir le vent au plus près. Que si, au moment où les navires s'approchaient, une manœuvre prompte exécutée par l'*Ariane* aurait pu empêcher l'abordage, il n'en est pas moins vrai que c'est la faute du capitaine Wichmann,

---

(1) Voy. Valin, II, p. 183, 184, 455, 578 ; Pardessus, t. III, p. 90, 91 ; Daviel, t. I, p. 264 ; Emérigon, t. II, p. 412 ; Laget de Podio, t. I, p. 346, 347 ; Caumont, v° *Abordage*, n° 14 et suiv.



qui aurait nécessité cette manœuvre, qui, d'ailleurs, ne pouvait être commandée, attendu la non-présence du capitaine Leray sur le pont;

« Considérant que si la faute de l'abordage doit être imputée au capitaine Wichmann, l'État ne peut cependant réclamer aucune indemnité, puisqu'ayant gardé le silence sur ce point jusqu'en cause d'appel, il serait déchu, aux termes de l'article 435 du Code de commerce, et que d'ailleurs, cette demande devant être considérée comme nouvelle, ne peut être formée sur l'appel, ne l'ayant pas été en première instance.

Pourvoi du capitaine Wichmann pour violation de l'article 1383 du Code Nap. et de l'art. 407 du Code de comm.

« Arrêt.

« Attendu que l'arrêt attaqué déclare en fait que l'accident, dont les suites ont été l'origine et la cause du procès, avait été causé par la faute du demandeur en cassation, et que si le même arrêt admet en même temps qu'il y aurait eu possibilité de prévenir les conséquences de cette faute, il n'a pas considéré cette possibilité comme pouvant servir d'excuse et constituant elle-même une faute réciproque, d'où il résulte qu'il n'y a eu aucune violation de l'art. 1383 et 407, rejette, etc. (1).

104. Les capitaines ne peuvent d'avance s'affranchir à l'égard des tiers de leurs fautes par une stipulation spéciale (2).

---

(1) Arrêt du 7 juillet 1835.

(2) Rouen, 26 mai 1852; *Gazette des Tribunaux*, 3 juin 1852.

Mais, comme le dit avec raison M. Sibille (p. 62), la stipulation a une valeur légale en ce sens qu'elle établit la présomption d'irresponsabilité; le demandeur doit donc prouver.

Telle est, en effet, la doctrine implicite d'un arrêt de Rouen du 17 janvier 1846, dont les termes sont ceux-ci :

« Attendu que les questions qui divisent les parties sont celles de savoir, si l'abordage de l'*Éléonore-Philippine* par le *Boréas*, a eu lieu par cas purement fortuit ou par la faute d'un des capitaines de ces deux navires ou par celle du capitaine remorqueur, ou s'il y a doute dans les causes de l'abordage ;

« Attendu qu'il résulte des faits et circonstances du procès que le remorqueur le *Rouennais* se trouvant au milieu du canal de la Seine, derrière l'*Érèbe*, a changé de direction pour le devancer, soit que la manœuvre fût nécessaire, parce que la marche du *Rouennais* était plus rapide que celle de l'*Érèbe*, et qu'elle fût sans péril, parce que la largeur du canal en cet endroit permettait cette déviation, soit, au contraire, que cette manœuvre fût hasardée dans le seul but de gagner de vitesse un concurrent qui se trouvait devant lui; que ce changement de route, quel qu'en ait été le motif, a été l'occasion et la cause de l'abordage; qu'il ne peut donc être attribué à un événement purement fortuit;

« Attendu que le *Boréas* se trouvait ainsi que l'*Éléonore-Philippine* à la remorque du *Rouennais;* que tous deux obéissant à la force qui les entraînait, le capitaine du *Boréas* ne pourrait être en faute, qu'autant qu'il aurait fait, par lui-

même et en dehors de l'action du remorqueur, une manœuvre qui l'aurait jeté sur le bâtiment abordé;

« Attendu qu'il n'est pas prouvé qu'il n'a pas obéi au commandement, *à babord tout,* donné par le remorqueur, mais qu'il est aussi constant qu'engagé dans un *bouillard* (1) il a été dans l'impossibilité de faire cette manœuvre;

« Attendu qu'il n'est pas suffisamment prouvé qu'il y ait eu faute de la part du capitaine remorqueur, soit par le changement de direction, soit par le motif qui l'y a déterminé;

« A l'égard de l'exception opposée par la Compagnie Rouennaise et résultant de la clause des polices signées par les capitaines remorqués;

« Attendu en fait qu'il s'agit de la responsabilité du capitaine du remorqueur, résultant du doute sur la cause de l'abordage; qu'on ne peut contester que par la généralité des termes dont s'est servie la Compagnie dans la clause dont il s'agit, elle n'ait voulu se mettre à l'abri des suites d'un tel événement;

« Que cette clause générale appliquée aux faits de la cause, était licite;

« Que les capitaines ont contracté sous cette condition, qu'ils doivent l'exécuter;

« Dit et juge que les avaries souffertes par le *Boréas* et l'*Éléonore-Philippine,* seront supportées par moitié par les

---

(1) Tournant d'eau désigné dans la basse-Seine, sous les noms de contre-courant, verhole, bouillard.

deux capitaines, décharge la Compagnie Rouennaise de toute responsabilité. (1). »

105. Lorsque l'abordage a lieu, il oblige à certaines formalités que la loi prescrit dans son article 436 du Code de commerce, si l'abordage n'est pas purement fortuit; mais le capitaine et l'armateur n'ont pas besoin de protester contre le pilote ou le mécanicien qui est en faute; cette protestation est surabondante. Le jugement suivant du tribunal de commerce de Marseille a prononcé ainsi dans les termes suivants, le 16 août 1842 :

« Attendu qu'il résulte des faits de la cause et des déclarations des témoins entendus à l'audience, que l'abordage qui a eu lieu entre les bateaux à vapeur l'*Hérault* et le *Commerce,* dans la journée du 2 août, a eu pour cause la négligence du sieur Wade qui a fait une manœuvre entièrement opposée à celle dont il avait reçu le commandement; que le sieur Wade est par conséquent responsable des dommages que les sieurs Théron ont dû supporter par suite de l'abordage ;

« Attendu que l'obligation prescrite par l'article 436 du Code de commerce, de protester en cas d'abordage, n'est applicable qu'à celui qui a éprouvé le dommage, à l'encontre du capitaine du navire qui l'a occasionné et ne sau-

---

(1) Voy. autre arrêt de la même Cour, du 8 mai 1845; Recueil de cette Cour, 1845, p. 214.

Si, dans l'usage, le capitaine a stipulé qu'il ne sera pas responsable en cas d'abordage, le défaut de stipulation le soumet à toute responsabilité. (Trib. de comm. du Havre, 17 juillet 1843.)



rait être appliqué à celui-ci, à l'égard de son subordonné contre qui il aurait un recours à exercer, etc. »

« Au surplus, dit M. Sibille p. 87, pour toutes sortes d'embarcations employées soit à la navigation maritime, soit au commerce, dans les ports, fleuves ou rivières, quand leur port d'attache est situé dans la circonscription de l'inscription maritime, il y a nécessité, en cas d'abordage, d'observer les dispositions des articles 435 et 436 du Code de commerce.

« L'embarcation fût-elle armée au bornage, et fût-elle dépourvue de mâts et de voiles (1).

« On n'excepte que les bateaux établis en rivière pour le passage, moyennant péage, ceux de plaisance ou à l'usage des propriétaires, pour desservir leurs propriétés ou effectuer le transport de leurs produits. »

Suivant certains jurisconsultes, la loi n'aurait imposé les formalités des articles 435 et 436, que pour le cas d'avaries ; d'où la conséquence, qu'il n'y aurait aucune formalité à remplir si le navire a sombré ; mais on doit aussi protester si le navire a sombré.

« Considérant, dit un arrêt du 18 thermidor, 1° que l'art. 8, tit. XII de l'ordonnance de la marine s'applique à toute demande, pour raison d'abordage, et par conséquent, qu'il doit recevoir son exécution, lors même que, par suite de cet accident, le navire est naufragé ;

« 2° Qu'il est encore décidé, par l'arrêt attaqué, que les

(1) Consultez un arrêt du 21 janvier 1853 ; *Gazette des Tribunaux*, 22 janvier 1853.

demandeurs ont pu agir dans les vingt-quatre heures, contre le capitaine Massé; ce qui est prouvé par le fait non contesté que ce dernier est resté, pendant quelques jours, dans le mouillage de Mortagne. »

Mais suivant la Cour de Rennes, du 5 février 1838, la submersion totale du navire dispenserait de protester, et voici les raisons qu'en donne la Cour :

« Considérant que la brièveté du délai, pour réclamer la réparation de l'avarie résultant de l'abordage, n'a d'autre motif que d'empêcher d'imputer à l'auteur de cette avarie le dommage résultant d'avaries postérieures ; que ce motif cessant d'exister pour le cas de submersion du navire abordé, la déchéance doit cesser également ;

« Adoptant les motifs des premiers juges, confirme. »

M. Dalloz rapporte (v° *Droit maritime*, chap. IX, § 2) une consultation qu'il a donnée sur la question qui précède et qui n'est autre que la doctrine de la Cour de Rennes.

M. Dalloz défendait un jugement du tribunal de Livourne, qui affranchissait de la prescription dans le cas de naufrage.

« Nous avons pensé, avec le tribunal de Livourne, dit M. Dalloz, que la déchéance n'est relative qu'aux actions en indemnité pour dommages et avaries, et que le cas infiniment plus grave et plus rare de naufrage, ou perte entière du navire, demeure sous l'empire des règles du droit commun. Cette distinction nous paraît reposer sur la lettre et sur l'esprit de la loi. Le but unique des auteurs de l'ordonnance de 1681 et du Code de commerce, en établissant la très-courte prescription dont il s'agit, a été de protéger le

commerce maritime, contre l'extrême facilité avec laquelle une avarie, causée par un accident quelconque postérieur à l'abordage, pourrait être attribuée à cet abordage même, qui, cependant, y aurait été étranger. Or, ce motif parfaitement concevable pour les simples dommages ou avaries causés par l'abordage, manque complétement d'application au cas où l'abordage a entraîné la perte totale du navire, car alors le navire n'est plus susceptible d'être endommagé par aucun accident ultérieur, puisqu'il est abîmé au fond des eaux. C'est l'évidence même, et cette impossibilité d'appliquer le motif de la loi, au cas qui nous occupe, suffirait à elle seule pour écarter la prescription exceptionnelle et rigoureuse que la loi établit ici.

« Mais la lettre de la loi n'est pas moins décisive que la pensée qui a inspiré le législateur.

« Que dit l'article 435 du Code de commerce?

« Après avoir établi une fin de non-recevoir : 1° à l'égard de toutes actions contre le capitaine et les assureurs pour dommages arrivés à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation ; 2° relativement à toutes actions contre l'affréteur pour avaries, si le capitaine a reçu son fret sans avoir protesté, l'article déclare aussi non recevables toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage, dans le lieu où le capitaine a pu agir.

« Les mots *pour dommages causés par l'abordage* rapprochés de ceux *pour avaries et pour dommages causés à la marchandise,* qu'on lit dans ce texte, ne rendent-ils pas saillante la volonté du législateur et ne semblent-ils pas dispenser de tout commentaire? Ce n'est pas que nous préten-

dions que le mot *dommage,* dans son acception générique, n'offre un sens très-large, et ne puisse s'appliquer à la perte totale du navire comme aux détériorations ou avaries qu'il peut avoir éprouvées ; car l'article 407 en posant le principe de l'indemnité dans un cas de sinistre, occasionné par l'abordage de deux navires, emploie le mot *dommage* dans ce sens général. Mais on sait que les expressions de la loi veulent être entendues de bonne foi, avec la pensée qui les a dictées, et, à nos yeux, il est manifeste que cette expression a été employée par l'article 435 dans son acception restreinte.

« Le mot *dommage* signifie, dans cet article, une détérioration, une avarie plus ou moins considérable ; il est exclusif du cas de perte totale du navire ; cela n'est pas contestable, relativement aux deux premiers paragraphes de l'article où le législateur emploie tour à tour et indifféremment le mot *avarie* et le mot *dommage.*

« Comment pourrait-on supposer que cette expression a été employée avec une acception différente dans le troisième paragraphe du même article?

« De ces réflexions qui jaillissent tout naturellement de la lettre et de l'esprit de la loi, il faut conclure que les art. 435 et 436 n'ont eu en vue, dans la déchéance rigoureuse qu'ils ont établie, que les cas les plus ordinaires de l'abordage, ceux où il ne cause que de simples avaries, et qu'ils ont laissé, dans les termes du droit commun, le cas rare et infiniment plus grave où l'abordage entraîne la perte totale du navire.

« Cette opinion professée par Émérigon (t. II, p. 304) et adoptée d'ailleurs par un jugement du tribunal de Saint-

Malo, de décembre 1808, que citent et approuvent MM. Laporte et Boucher (t. I, p. 33), se justifie encore par l'économie même des règles que présente le Code de commerce.

« En effet pour des réclamations d'un intérêt fort au-dessous de celui que représente la perte totale d'un navire, les plus courtes prescriptions établies n'approchent pas de l'extrême brièveté de celle dont il s'agit dans les articles 435 et 436.

« L'action en délaissement du navire ou des objets assurés peut être signifiée, selon les distances, dans deux ans, un an, et tout au moins dans les six mois de la nouvelle de l'événement, aux termes de l'article 373 du Code de commerce, qui ne distingue pas entre la perte du navire par suite d'abordage ou par toute autre cause. Comment voudrait-on que l'action en indemnité pour la perte du navire et de la cargaison fût prescrite dans les vingt-quatre heures? Outre sa rigueur excessive, cette interprétation de la loi conduirait à une sorte d'anomalie et de contradiction qui ne permet pas de l'admettre. »

« La Cour de Florence, appelée à prononcer pour l'un ou l'autre de ces systèmes, a adopté celui de M. Dalloz. »

M. Sibille n'est pas de cet avis, et son opinion que nous adoptons, est défendue par les considérations suivantes :

« Abstraction faite des influences qu'une partie exerce sur l'avocat qu'elle consulte, dit M. Sibille (p. 94), et pour quiconque raisonne froidement, il est impossible de donner son adhésion à la doctrine de M. Dalloz. Il a contre lui le texte de la loi, qui ne distingue pas. Et pourquoi le dommage, dans le troisième paragraphe de l'article 435, ne

s'entendrait-il pas de la perte totale aussi bien que de l'avarie partielle? Recherchant, en outre, les motifs de la loi, si M. Dalloz en cite un qui est le plus saillant et que Valin a signalé pour les cas les plus ordinaires de la navigation, ne peut-on pas en donner un autre plus puissant, que Valin ne repoussait pas et que Boulay-Paty résumait ainsi : « Que toutes les fins de non-recevoir avaient été établies dans l'intérêt bien entendu du commerce et de la navigation, pour imprimer aux opérations de ce genre la célérité qui est nécessaire au négociant, afin qu'il sache de quels fonds il peut disposer pour continuer ses vastes entreprises, et qu'il ne s'arrête pas, par la crainte de contestations tardives, dans des spéculations nouvelles. »

Les articles 435 et 436 sont applicables même à l'Etat, de la part d'un Français contre un étranger, ou bien même entre étrangers (1). (*Vide infrà.*)

L'exception tirée des articles 435 et 436 n'est pas une nullité fondée sur l'article 173 du Code de procédure civile (Sibille, p. 99) (2), ni une déchéance seulement, c'est une

---

(1) Sibille, p. 96.

(2) La question a été jugée dans ce sens par arrêt de la Cour d'Aix, du 4 janvier 1820 :

« Considérant que l'art. 173 du Code de procédure, dont Salavy, père et fils, excipent pour soutenir que le capitaine et les assureurs, n'ayant pas fait valoir devant les premiers juges, la fin de non-recevoir tirée de l'art. 435 dont ils cherchent à se prévaloir aujourd'hui, ne sont plus recevables à la présenter en cause d'appel, n'est applicable qu'aux vices de forme, d'exploits et d'autres actes de la procédure, mais ne saurait l'être, lorsqu'il s'agit d'un droit foncier ou de

prescription qui peut être invoquée en tout état de cause(1). (Art. 2224, Cod. Nap.)

106. Sur la valeur des pourparlers comme interrompant la prescription, M. Boulay-Paty, 4-608, s'exprime comme suit :

« Si des propositions d'accommodement avaient eu lieu entre parties, et qu'en conséquence on eût différé de faire ses réclamations dans les vingt-quatre heures, la fin de non-recevoir ne serait point acquise. Mais il faudrait que la preuve de ces pourparlers fût justifiée par écrit ou par l'aveu des parties ; elle ne serait point admise par témoins. »

Valin dit aussi, tome I, page 323 :

« S'il y a eu des pourparlers qui aient empêché d'intenter l'action dans les vingt-quatre heures, la fin de non-recevoir n'aura pas lieu (2) ; mais la preuve de ces pourparlers n'est pas, selon moi, recevable par témoins, il n'y a

---

l'extinction de ce droit, par le défaut d'usage dans le temps déterminé par la loi ; que dans ces derniers cas, la règle générale, qui permet de déduire en cause d'appel les moyens négligés et omis en première instance, reprend toute sa force. »

M. Dalloz, *Droit maritime*, p. 761, dit :

« Cette décision nous paraît bien rendue, et l'on a rejeté avec raison le moyen qui était fondé sur l'art. 173 ; il s'agissait, en effet d'une déchéance, ou exception de prescription, dont la portée était tout autre que celle des fins de non-recevoir, dont il est parlé dans cet article 173. »

(1) Sibille, p. 102.

(2) Voy. *Journal de Marseille*, 33-2-27.



que la ressource de s'en rapporter au serment de la partie adverse. »

On sait que nous avons enseigné qu'en matière commerciale nous croyons la preuve admissible; ici, cependant, cette doctrine ne trouverait pas sa place d'une manière générale.

107. En effet, suivant M. Sibille, page 104, la preuve testimoniale ne peut être admise quand il n'y a pas de protestation, puisque le défaut de protestation est une présomption de la culpabilité du capitaine qui n'a pas protesté, et qu'on ne peut prouver contre la présomption légale qui dénie l'action en justice. (Code Nap. art. 1352.)

M. Boucher, page 706, ne veut pas que dans le même cas on puisse prêter serment:

« Je ne pense pas, dit-il, qu'aujourd'hui on fût admis à déférer le serment; je pense, au contraire, qu'abstraction faite du vernis de mauvaise foi dont se couvrirait celui qui le refuserait, il serait bien fondé dans son refus. En effet, la prescription est une présomption légale; or, la présomption légale dispense de toute preuve, et nulle preuve ne peut être admise contre. Donc, on ne peut obliger quelqu'un à faire un serment contre cette présomption, ou tendant à la détruire. »

Mais voici, pour cette argumentation, en ce qui touche le serment les objections de M. Sibille :

« La réponse est bien simple, la déchéance prononcée par les articles 435 et 436 est une *prescription*, et en matière de prescription le serment peut être déféré. » (Code Nap. art. 2275.)

Il est vrai que si l'on admet que la fin de non-recevoir dont nous nous occupons est une prescription, l'article 2275 paraît d'abord pouvoir être invoqué. Mais cependant il est juste de faire observer que l'article 2275 se réfère à l'article 2274 et aux précédents qui ne parlent point de la prescription des articles 435, 436; nous inclinons donc vers l'opinion de M. Boucher.

108. La fin de non-recevoir ne peut plus être opposée si on y a renoncé tacitement ou expressément. (Code Nap. art. 2221.)

La fin de non-recevoir tacite ou expresse résulterait de la constitution d'un tribunal arbitral, de la nomination d'un expert dans le compromis, pour apprécier le dommage, des offres réelles.

Mais la péremption du compromis fait disparaître toute renonciation. (Code de proc. civ., art. 401; Code Nap., art. 2247) (1).

En effet, le compromis doit évidemment être considéré comme un acte de procédure dans le sens de l'article 401 du Code de procédure civile.

La fin de non recevoir édictée par les articles 435, 436, ne peut être suppléée d'office par le juge. (Code Nap. article 2223.)

Une enquête, des procès-verbaux de constatation, ne peuvent tenir lieu de la signification de la protestation.

Ainsi, lorsque la protestation n'est pas signifiée dans les vingt-quatre heures, on peut opposer comme fin de non-

(1) Sibille, p. 106.

recevoir cette absence de formalités. Telle est la doctrine de l'arrêt suivant.

« Attendu, dit la Cour de Rouen (2 mars 1842), qu'en admettant comme réclamation suffisante le rapport fait par Jeannin devant le suppléant du juge de paix de Quillebeuf, le 18 juillet, jour du sinistre, cette pièce ne peut néanmoins empêcher la déchéance prononcée par l'article 436, car elle n'a pas été signifiée au capitaine Doucet dans les vingt-quatre heures, ce qui eût pu avoir lieu, puisqu'il existe deux huissiers dans le canton de Quillebeuf et que Pont-Audemer n'est distant de cette localité que d'un myriamètre et demi. »

La protestation doit être faite, dans les vingt-quatre heures, par une personne ayant qualité et qui ait intérêt (1).

L'armateur est considéré comme le mandataire tacite des consignataires, alors même qu'il s'est chargé de faire passer les marchandises à un nouveau port, après les avoir transportées au premier port ou au port désigné; c'est ce qu'exprime la Cour de Rennes.

« Considérant, dit la Cour de Rennes (3 août 1832), confirmant un jugement du tribunal de Nantes, que, de l'aveu de toutes les parties, l'abordage imputé au navire *l'Américain*, par les consignataires des marchandises venant par le navire *la Nouvelle-Betty*, transportées sur la gabare *le Crépuscule*, n° 12, patron Toutblanc, a eu lieu le dimanche 21 août 1830, vers quatre heures du soir; que, dès le lendemain 22, le patron Toutblanc avait fait sa déclaration

(1) Sibille, p. 118 et suiv.

d'avaries au greffe du tribunal de commerce; que le même jour 22 août, A. Genevois, armateur de *la Nouvelle-Betty*, avait fait à Lemasne et à Trottier fils, armateurs du navire *l'Américain*, et au capitaine Foucaut, commandant ledit navire, une protestation en forme relativement au dommage résultant de cet événement, et protestant contre tout ce qui est à protester;

« Considérant que si Genevois doit être, dans les circonstances de la cause, considéré comme *le mandataire au moins tacite des consignataires*, l'effet de la protestation par lui faite devra leur profiter;

« Considérant, sur ce point, que l'usage établi sur la place de Nantes est que l'armateur du navire, lors même qu'il ne doit sa marchandise qu'à Paimbœuf, se charge néanmoins d'envoyer la marchandise aux consignataires à Nantes; qu'à cet effet, et sans avoir besoin de demander leur consentement, il frète des gabares aux frais des consignataires, choisit les gabariers, les met en œuvre, transborde la marchandise sans en donner connaissance aux consignataires, et continue ainsi jusqu'à destination à Nantes; que c'est ainsi que Genevois avait agi pour les marchandises mises à bord de sa gabare nº 12, et que son mandat tacite équivalait, aux termes de l'article 1372 du Code Napoléon, à un mandat exprès, lui donnait et lui imposait même le devoir de protester dans l'intérêt des consignataires et de gérer leur affaire et les dépendances, jusqu'à ce qu'ils puissent le faire eux-mêmes; que les consignataires peuvent donc à bon droit invoquer en leur faveur la protestation signifiée par Gene-

vois ; qu'enfin ils ont eux-mêmes protesté aussitôt qu'ils l'ont pu faire, c'est-à-dire les 23 et 24 août, et qu'ils ont par là ratifié le mandat tacite légalement imposé à Genevois ;

« Considérant qu'il importe peu que le patron de la gabare n'ait point signifié de protestation le 22, puisque ce patron n'était que l'agent de Genevois ; que le mandant a toujours le droit d'agir à défaut du mandataire, et que Genevois ayant protesté, a rempli, au profit des consignataires le vœu de la loi, d'où il suit que la fin de non-recevoir est mal fondée. »

109. La protestation doit être notifiée au capitaine comme auteur du quasi-délit et responsable de tout le dommage même sur ses biens personnels, et à l'armateur comme civilement responsable jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret.

On pourrait cependant signifier la protestation au capitaine seulement comme représentant l'armateur, ou à l'armateur seul comme étant le mandant du capitaine (1).

Si le capitaine est privé du commandement du navire par suite d'un embargo, on peut encore diriger contre lui la protestation.

Sur ce point, la Cour de Bordeaux, 31 juillet 1833, a statué ainsi :

« Attendu que le capitaine a un mandat légal pour exercer pendant le voyage les actions relatives au navire ainsi que pour y défendre ;

(1) Sibille, p. 126.

« Attendu que si, par l'effet d'embargo, le capitaine n'était plus responsable de la conduite de son navire, puisqu'un pilote avait été placé à son bord par l'administration de la marine, il en résulte que cette administration est devenue responsable du fait de son préposé, mais que cette circonstance n'a pas privé le capitaine de sa qualité, ni préjudicié à la validité des actes que les tiers lui ont adressés de bonne foi;

« Attendu que le sinistre est arrivé le 14 novembre 1832, que le lendemain, Noël a fait sa déclaration et formé sa demande contre le capitaine, et que par là, il a satisfait, autant qu'il était en lui, aux dispositions des art. 435 et 436;

« Attendu qu'en admettant que le jugement du 21 novembre 1832 dût obliger Noël à former sa réclamation contre la marine, dans les délais prescrits par les articles 435 et 436, ce jugement ne pouvait avoir cet effet qu'autant qu'il lui aurait été signifié, et qu'il a assigné l'administration de la marine, le 12 décembre 1832, avant qu'il en ait été fait aucune signification (1). »

Pourvoi en cassation :

« La Cour,

« Attendu en droit, que sont non-recevables toutes ces actions en indemnités pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait et signifié de réclamation dans les vingt-quatre heures, et si, dans le mois de sa date, cette même réclamation n'a pas été suivie d'une demande en justice;

---

(1) Bordeaux, 31 juillet 1833.

« Et attendu qu'il est constant et reconnu en fait par l'arrêt attaqué, que l'abordage du bateau du capitaine Noël, Feuillas, par la galiote *le Félix*, du capitaine Kramer est arrivé le 14 novembre 1832 ; que le lendemain 15, et ainsi dans les vingt-quatre heures du sinistre, Noël a fait sa réclamation contre le capitaine Kramer ; qu'enfin le 12 décembre suivant, et ainsi dans le mois de sa réclamation, Noël a intenté sa demande en justice contre l'administration de la marine, demanderesse en cassation, et cela, après que par jugement du 21 novembre précédent (1832), le même Noël avait été débouté de sa demande en indemnité par lui portée contre Kramer, par le motif que l'administration de la marine avait mis l'embargo sur le navire hollandais, et qu'elle y avait mis à bord un pilote-lamaneur, qui le dirigeait au moment de l'abordage ;

« Que dans ces circonstances, en écartant la fin de non-recevoir proposée par l'administration contre l'action en indemnité dirigée contre elle par Noël, l'arrêt a fait une juste application des articles 435 et 436 ;

« Attendu que c'est à tort que l'administration de la marine a prétendu que c'était à elle-même et non pas au capitaine hollandais Kramer, que le capitaine Noël aurait dû signifier sa réclamation le lendemain du sinistre ;

« En effet, il est constant et reconnu en fait par l'arrêt attaqué que c'est l'administration de la marine, qui, à la suite des ordres supérieurs, a mis l'embargo sur le navire hollandais ; que Noël, toujours étranger à cet embargo, n'en pouvait connaître ni le fait ni les conséquences ; que malgré cet embargo, le capitaine Kramer n'avait pas été privé

de sa qualité ; que c'est de bonne foi que Noël lui a adressé, comme aurait pu faire un autre tiers quelconque, sa réclamation ; qu'enfin Noël a satisfait autant qu'il était en lui, aux dispositions des articles 435 et 436 (1). »

M. Sibille, page 131 et suivantes, explique, au point de vue des nullités, avec cette érudition remarquable qui caractérise son ouvrage, quel est l'officier ministériel qui doit notifier la protestation, et quelle est la personne à qui elle doit être remise (2).

La signification à la mairie de la commune de la personne attaquée est valable.

C'est ainsi que l'a jugé le tribunal de commerce de Nantes, le 9 septembre 1851.

« Attendu qu'il est reconnu par les deux parties qu'un abordage a eu lieu en Loire, le 6 décembre dernier, à six

---

(1) Arrêt de cassation du 19 mars 1834 ; voy. Rouen, 2 mars 1842 ; Émérigon, t. II, p. 236.

« Cette prescription, dit cet auteur, ne court que depuis que le capitaine, dont le navire a été abordé, aura pu agir. D'où il suit que si l'abordage arrive en pleine mer ou dans un lieu où il n'y a point de juge, la prescription sera suspendue jusqu'à ce qu'on ait le moyen de se pourvoir en justice. »

Et M. Sibille, page 148, ajoute.

« Les termes de l'ordonnance semblent restrictifs, et cependant Valin et Émérigon n'hésitaient pas à enseigner que la prescription n'était pas moins applicable à l'abordage en pleine mer qu'à celui arrivé dans un port ou en rivière, sous la condition toutefois de ne faire courir le délai de vingt-quatre heures que du jour où le capitaine a pu agir. »

(2) Voyez art. 68 et 419 du Code de procédure civile.

heures du soir, près le Pellerin, entre le paquebot de la Loire, n° 5, capitaine Aude, et le lougre *le Michel-Ange*, capitaine Conam;

« Attendu que le capitaine Aude a protesté à raison des avaries arrivées à son navire, et notifié sa protestation dans le délai légal, le lendemain 7 décembre, au capitaine Conam, mais en déposant la copie aux mains de M. le maire du Pellerin, par suite du départ du navire *le Michel-Ange ;*

« Attendu que le capitaine Conam soutient que cette protestation serait nulle, en ce qu'elle n'aurait pas été notifiée à la personne du capitaine, ou remise à son bord, et que son navire étant parti peu après le sinistre, la notification ne pouvait plus lui être faite que dans le lieu où il aurait été rencontré ultérieurement, ou à son domicile, ou à celui de l'armateur, et non à la mairie de la commune du Pellerin qu'il n'habite pas;

« Attendu que dans une collision entre deux navires en cours de voyage, lorsque le navire abordant continue sa route, le capitaine du navire abordé ne saurait être astreint à notifier immédiatement sa protestation; que la loi ne lui impose pas l'obligation de signifier son acte plutôt à telle heure qu'à telle autre, pourvu qu'il le soit dans le délai légal; qu'il serait souvent impossible de le faire de suite par la non-présence sur les lieux d'un officier ministériel qui a seul le droit d'instrumenter, et en outre impraticable, si le navire abordé, par exemple, était chargé, comme dans l'espèce, d'un service public pour le transport des voyageurs;

« Attendu que le capitaine doit protester dès qu'il a sa

liberté d'action; que cette liberté commence à l'instant où il a pu descendre à terre, que son service le lui permît ou non; que le délai de vingt-quatre heures pendant lequel il doit protester, est impératif pour lui, et que la loi ne se préoccupe en aucune façon du point de savoir si celui qui doit recevoir la notification est ou non sur les lieux;

« Attendu que la protestation est ordonnée dans un délai aussi restreint, dans l'intérêt même du capitaine abordant, non pas seulement pour que ce dernier soit prévenu des dispositions de la partie lésée à réclamer ultérieurement une indemnité pour ses avaries, mais par une considération beaucoup plus puissante, pour que le capitaine abordé ne puisse lui réclamer par la suite, comme occasionnés par l'abordage, la réparation de dommages provenant de toute autre cause;

« Attendu que l'impossibilité d'agir doit être absolue et matérielle, comme dans le cas où l'abordage a lieu en pleine mer, et non purement relative, parce que le capitaine aurait continué son voyage, et qu'on ne pourrait plus lui notifier à sa personne ou à son bord;

« Attendu que, si cette protestation était suspendue par une impossibilité relative, il en résulterait que cette prescription de vingt-quatre heures aurait commencé à courir pendant quelques heures, tant que les deux capitaines seraient restés en présence du port du Pellerin, et qu'ensuite elle aurait été interrompue par le départ du navire, et jusqu'au moment où la partie lésée aurait pu retrouver le capitaine du navire abordant, ou qu'il aurait été informé de la demeure du capitaine ou de son armateur, ce qui se-

17

rait inadmissible en droit, et qu'en outre, dans l'hypothèse où cette prescription n'aurait pas commencé à courir, ou qu'elle serait interrompue, les tribunaux ne seraient jamais fixés sur son point de départ, ou sur le moment précis où l'impossibilité relative aurait réellement cessé;

« Attendu que, si d'après le droit commun, tous exploits doivent être faits à personne ou domicile (art. 68 du Code de proc. civ.), ce principe s'applique aux causes civiles ordinaires et non aux causes maritimes, pour lesquelles on a créé dans notre législation des exceptions, soit pour la notification des actes, soit pour la compétence des tribunaux; qu'il est constant que par une fiction légale le marin a son domicile à bord de son navire; qu'il est justiciable, pour tous les actes relatifs à son expédition maritime, des tribunaux du lieu où il n'est que passagèrement; et qu'enfin, d'après l'article 418 du même Code, on peut lui signifier des exploits à bord de son navire qui n'est qu'un domicile de convention;

« Attendu que ces exceptions doivent se concilier avec le droit commun, et que, s'il n'est trouvé personne au domicile réel comme au domicile fictif, c'est le cas, d'après l'article 68 du Code de procédure civile, à défaut du voisin qui veuille ou puisse recevoir la copie, de la déposer en mairie;

« Attendu que dans un cas d'abordage, pendant le cours d'une navigation, c'est au capitaine dont le départ précipité forme obstacle à la délivrance de la copie, à savoir que la remise a dû être effectuée à la mairie du port le plus voisin du sinistre, et que c'est là qu'il doit la prendre;

« Attendu que la loi, en donnant un mois au capitaine pour former sa demande en justice, alors qu'elle n'accordait que vingt-quatre heures pour la protestation, à peine de déchéance, indiquait ainsi que la première formalité à accomplir après un sinistre ne devait pas souffrir de retard, et que, pour la seconde, il fallait laisser plus de latitude afin de découvrir la demeure du capitaine ou de l'armateur du navire abordant, quoique la partie lésée fût en situation d'agir plus activement, le tribunal le plus voisin du sinistre étant compétent ;

« Déboute le capitaine Conan de ses conclusions, etc. »

Le tribunal de Nantes, par application de cette même doctrine, et le 4 février 1852, a déclaré une protestation tardive, parce que d'abord elle n'avait pas été faite à la mairie du lieu le plus voisin du sinistre.

Si le navire était soumis à une quarantaine, évidemment le capitaine ne pourrait agir (1).

110. Nous lisons encore dans Émérigon, t. II, p. 335, le passage suivant :

« Les exploits et actes de justice ne peuvent être faits les jours de fête à moins qu'il n'y ait péril en la demeure ; telle est la doctrine générale, mais il faut distinguer :

« Lorsque pouvant agir un jour utile, on a attendu le dernier jour, si ce dernier jour est une fête, et qu'on ne trouve point d'huissier qui veuille exploiter, c'est tant pis pour celui qui n'a pas prévu ce qu'il devait prévoir. La loi ne survient pas et ne se rend point indulgente à celui qui

(1) Sibille, p. 146.

s'est laissé *empresser*, et tomber par sa faute et négligence dans la nécessité et angustie du temps : *Qui se arctavit*, comme dit la loi, § 2, *si quis tamen*, ff. *si quis cautio ;* c'est ainsi que parle Brodeau en l'endroit cité.

« S'il s'agit d'une prescription de courte durée qui tombe en entier ou presque en entier dans des jours de fête, la raison de la loi cesse, et l'on se trouve au cas de la règle, *Non valenti agere, non currit prescriptio*.

« Robert, *Rer. jud.* lib. IV, cap. XV, rapporte un arrêt qui décide que la prescription de vingt-quatre heures, établie par la coutume de Paris, en matière de retrait lignager, avait été suspendue pendant le temps qu'on faisait la procession de Sainte Geneviève.

« Le 7 décembre 1751, un navire ancré dans le port de Marseille fut abordé par le vaisseau *l'Espérance*, capitaine Icard. La requête présentée par le plaignant fut décrétée le soir du même jour ; on ne trouva aucun huissier pour l'exploiter, le lendemain était la fête de la Conception. Le 9, la requête fut signifiée. Le capitaine Icard excipait du laps de vingt-quatre heures, il disait que l'exploit aurait dû et pu être fait le jour même de la fête, à cause de l'urgence du cas. Mais, d'après les principes que je viens d'établir, son exception fut rejetée par sentence du 17 du même mois, et l'action fut admise. »

« Dans ce délai de vingt-quatre heures, dit Valin, au reste, quoique fatal, ne sera pas compris le jour du dimanche qui s'y rencontrera, *l'ordonnance ne le disait pas*, de même de la fête chômée, la raison étant égale. »

« Mais il doit résulter, dit Vazeille, page 259, des articles

63, 781 et 1037 du Code de procédure civile, que les prescriptions, même les plus courtes, et tous délais, peuvent arriver à leur terme, un jour de fête légale; on doit agir la veille, ou obtenir la permission d'agir le jour de la fête; la loi ne retranche pas plus de délai qu'elle accorde ou qu'elle impose le temps des fêtes, qu'elle n'en retranche l'intervalle des nuits pendant lequel il n'est pas permis d'agir. »

La prescription n'est donc que exceptionnellement suspendue par le jour férié (1).

« En effet, M. Boulay-Paty (4-609) déclare que cette fin de non-recevoir de vingt-quatre heures est suspendue par l'occurrence d'un jour de dimanche ou de fête *si*, pour signifier sa protestation, le capitaine *n'a pu se faire autoriser* du président du tribunal, conformément à l'article 63 du Code de procédure; il se trouve au cas de la règle, *Contrà non valentem agere, non currit prescriptio.* »

Voici, à l'appui de cette doctrine, un jugement du tribunal de Paimbœuf, en date du 7 mai 1836:

« Attendu que sont non-recevables, suivant l'article 435 du Code de commerce, toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a pas fait de réclamation;

« Que les réclamations doivent, à peine de nullité, d'après l'article 436 du même Code, être faites et signifiées dans les vingt-quatre heures;

« Attendu que l'abordage dont se plaint le demandeur a

(1) Voy. Rouen, 2 mars 1842; Aix, 21 nov. 1852, et p. 315.

eu lieu le 30 avril dernier au matin devant le Pellerin ou la Martinière, où les navires s'arrêtèrent à très-peu de distance l'un de l'autre ;

« Que le capitaine Legal a pu former sa réclamation au Pellerin, chef-lieu de canton, où réside un huissier ;

« Que rien n'établit qu'il ait été dans l'impossibilité d'agir de suite ;

« Que c'est à tort qu'il prétexte, que non-seulement il ne connaissait pas le nom du défendeur, mais qu'il ne savait même pas le nom de son navire ;

« Que les noms des navires étant écrits à la poupe, suivant la loi, il lui était facile de connaître le nom dont il avait besoin, dit-il, pour former sa réclamation ;

« Qu'au reste, il n'avait pas besoin nécessairement de connaître immédiatement ce nom, puisque l'essentiel était, pour l'exécution de la loi, de fixer par écrit les avaries souffertes, de déclarer qu'il réclamait au sujet de ces avaries, et de signifier sa réclamation au maire du lieu, en cas d'absence ou d'éloignement du navire qui avait fait l'abordage, sauf à former plus tard sa demande en justice ;

« D'où suit que, conformément à la loi, il devait former sa réclamation dans les vingt-quatre heures de l'abordage ;

« Que la circonstance que le lendemain du jour de l'abordage était un jour de fête légale, ne pouvait prolonger le délai que la loi lui accordait, puisque, aux termes de l'article 1037 du Code de procédure civile, les significations peuvent être faites les jours de fête légale, en vertu de permission du juge, dans le cas où il y a péril en la demeure ;

« Qu'au surplus, en écartant du délai le jour de fête

légale, la réclamation n'aurait pas encore été faite dans les vingt-quatre heures de l'abordage, puisqu'elle n'a été faite que le 2 mai, à cinq heures du soir, et que l'abordage a eu lieu le 30 avril au matin ;

« Qu'en effet, le délai doit se compter d'heure à heure, et ne peut commencer à courir après l'expiration du jour où l'abordage a eu lieu, autrement il pourrait arriver que le délai serait quelquefois de deux jours, dans le cas, par exemple, où l'abordage aurait eu lieu de grand matin, ce qui serait contraire à la loi, qui a fixé clairement un délai d'un nombre d'heures suffisant pour former la réclamation ;

« Qu'il en était ainsi sous l'empire de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, à laquelle le Code de commerce n'a rien innové en ce point ;

« Qu'ainsi, pour se conformer à la lettre et à l'esprit de la loi, dont le but, par la fixation d'un bref délai, est d'empêcher les surprises, c'est-à-dire d'empêcher autant que possible que l'on puisse faire considérer comme résultant d'un abordage, des avaries qui n'auraient été souffertes qu'après, il faut décider que la réclamation faite par le capitaine Legal, le 2 présent mois, est nulle pour avoir été faite après l'expiration dudit délai de vingt-quatre heures, et, par conséquent, ce capitaine est non-recevable dans son action contre le capitaine Gautier. »

Ce jugement a été confirmé par la Cour de Rennes, le 28 novembre 1835.

M. Sibille fait les réflexions suivantes à la suite de cet arrêt :

« Je crois qu'il faut établir une distinction : ou le délai

de vingt-quatre heures commence à courir du moment où le capitaine peut agir, et alors celui-ci doit mettre à profit le laps de temps, quelque restreint qu'il soit, à cause de la nuit ou du jour férié, et solliciter au besoin la permission de notifier son acte pendant le jour férié, s'il n'a pu le faire la veille.

« Ou le délai n'ayant pas commencé à courir avec la nuit et le jour férié, on ne le fait partir que du premier jour utile.

« Pour mieux faire comprendre notre raisonnement, citons un exemple : Un abordage arrive le samedi à sept heures du soir, en hiver, c'est-à-dire à une heure où il n'est plus permis à l'huissier d'instrumenter, la déchéance ne serait pas acquise, le lendemain dimanche à pareille heure, quand même le capitaine eût pu obtenir la permission du juge. Avec ces deux circonstances de nuit et de jour férié, le délai de vingt-quatre heures ne compterait qu'à partir d'une heure légale, à savoir, du lundi matin, six heures.

« Supposons, au contraire, que cet abordage ait eu lieu le samedi à midi, le capitaine, s'il peut agir dès le moment du sinistre, ne disposerait en réalité que de quelques heures pour se mettre en règle, ou encore, cette prescription de vingt-quatre heures, dans laquelle sont déjà comprises les heures de la nuit, ou toutes celles pendant lesquelles l'huissier n'instrumente pas, serait réduite, d'après ce système, à six heures, sauf à recourir au juge pour signifier dans le jour férié.

« Cette prescription, contrairement à l'article 2260, se compte par heure et non par jour.

« Si cet abordage arrivait dans les premières heures qui précèdent le jour férié, en prolongeant le délai au lundi matin, le capitaine aurait ainsi un délai de plus de vingt-quatre heures.

« Si la loi eût voulu proroger le délai, à cause du jour férié, elle eût parlé, commme elle l'a fait dans l'article 162 du Code de commerce. Cet article, après avoir ordonné que le protêt serait fait le lendemain de l'échéance, ajoute : Si ce jour est un jour férié légal, le protêt est fait le jour suivant.

« Comme elle l'a fait encore dans les articles 4, titre II, et article 1er, titre VI, du décret des 6 et 22 août 1791, exigeant, en cas de relâche forcée, que le capitaine fasse son rapport au bureau de la régie sur les causes de l'événement, dans les vingt-quatre heures de son arrivée au port, sous peine de 500 fr. d'amende, et déclarant que le délai de vingt-quatre heures ne court point les dimanches et jours de fêtes.

« Il est vrai que le délai de vingt-quatre heures, dont il faut diminuer les heures de la nuit, ou toutes celles pendant lesquelles l'huissier n'instrumente pas, sera réduit quelquefois la veille d'un jour férié à quelques heures si, par exemple, l'abordage a lieu le samedi à quatre heures.

« Ce peu de temps suffira au capitaine qui a sa liberté d'action pour notifier cet acte ou se disposer à le faire pour le lendemain, en se précautionnant de l'ordonnance du juge.

« On n'a pas besoin de répéter que la protestation faite tardivement n'est pas toujours annulée.

« Les tribunaux se montreront très-larges dans l'appréciation des difficultés qu'éprouvera le capitaine pour se conformer aux prescriptions de la loi. L'absence de l'officier ministériel, son éloignement du lieu du sinistre, sa maladie, son interdiction, sa suspension, l'absence du juge, les recherches faites pour le rencontrer, seront autant d'obstacles qui auront empêché le capitaine de notifier son acte dans la soirée du samedi ou pendant le jour férié.

« Mais si l'abordage était arrivé, ou que le capitaine ne fût libre d'agir qu'après l'heure où l'huissier ne saurait instrumenter (art. 1037), et que le lendemain fût un jour férié, la prescription ne prendrait cours que du surlendemain, qui serait le premier jour utile, elle n'aurait pas commencé à courir le samedi, et elle aurait été suspendue pendant le jour férié. »

Tel est aussi l'avis de M. Pardessus, tome Ier, n° 240.

« Si le délai accordé pour conserver le droit est d'un ou quelques jours qui tous se trouveraient fériés légalement, la déchéance ne peut être opposée à celui qui, *dès le premier jour utile*, a rempli les conditions exigées (1).

Le délai de vingt-quatre heures, quand le capitaine a pu agir, ne court-il que du jour où son rapport est clôturé?

« La question, dit M. Sibille, page 163, présentera quelque intérêt dans le cas où l'abordage, arrivant la veille d'un jour férié, le temps dont le capitaine pourrait disposer serait absorbé par la confection du rapport, et si la clôture

(1) Cass., reject, 28 novembre 1809; Denevers, vol. 1809, p. 499.

n'avait lieu qu'après l'heure où l'huissier n'instrumente plus, le délai pour la protestation aurait-il couru la veille du jour férié, ou ne courrait-il que du premier jour utile qui serait le lendemain du jour férié?

« Entre toutes ses obligations, le capitaine doit remplir celle qui lui est impérieusement recommandée sous peine de déchéance; il y a moins d'inconvénient pour lui à négliger de faire son rapport, qui, après l'expiration du délai, peut être irrégulier, mais non frappé de nullité, que de le voir s'exposer à perdre toute action contre l'auteur des avaries qu'il aurait essuyées dans l'abordage, en ne protestant pas sur-le-champ. »

M. Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 230, pense que le délai de vingt-quatre heures ne court qu'après la confection du rapport du capitaine; mais il faut, à notre avis, suivre l'opinion de M. Sibille.

111. Le capitaine qui a été abordé en mer est-il obligé de rentrer au port du départ, lorsqu'il n'en est pas très-éloigné, pour faire sa protestation? Nous ne le pensons pas : le capitaine a le droit de continuer sa route, et sa protestation ne sera pas tardive quoique faite quelques jours après le sinistre, si elle est notifiée dans les vingt-quatre heures de son arrivée au port.

« Il reste à savoir, dit Valin, tome Ier, page 323, si un bâtiment chargé pour Marans, Rochefort ou quelque autre endroit voisin, ayant été abordé hors de la rade, en un mot, dans sa route, mais de manière que le dommage n'est pas capable de l'empêcher de continuer son voyage, le maître est obligé de retourner aussitôt dans le port pour former

son action dans les vingt-quatre heures, ou, s'il peut achever son voyage, sans s'exposer à perdre le droit de demander raison du dommage qu'il a reçu?

« Je pense qu'il peut, dans ce cas, continuer librement son voyage, et que, moyennant qu'il intente son action dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans le port de sa destination, si cela est possible, il sera à couvert de la fin de non recevoir; à tout événement, il faut qu'il use de diligence, et qu'à son arrivée il ait soin de protester au greffe, s'il y en a, sinon par devant notaire; de se pourvoir, s'il prévoit qu'il ne puisse pas intenter son action dans les vingt-quatre heures. La raison est que la circonstance du voyage commencé met naturellement le maître dans l'impuissance d'agir, ou ce qui est la même chose, excuse pleinement son inaction, à cause qu'il ne pourrait relâcher pour se plaindre de l'abordage, sans augmenter considérablement la perte par les dommages-intérêts que causerait la relâche, et qu'on serait en droit de lui reprocher l'affectation qu'il aurait eue de relâcher, étant en état de continuer sa route. »

Les vingt-quatre heures pour protester, après abordage, s'appliquent aussi bien au naufrage qu'aux avaries (1).

Nous avons dit que le capitaine n'était pas déchu de son droit s'il n'avait protesté que lorsqu'il l'avait pu (2); mais

---

(1) Ordonnance de 1681, art. 8, tit. XII; Cass., 5 messidor an XIII; *Contrà*, Emérigon, chap. XIX, section 16; voy. Caumont, v° *Abordage*, n 26.

(2) Un jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 9 dé-

l'appréciation de cette possibilité appartient aux tribunaux, c'est ce qui ressort du jugement suivant du tribunal de commerce de Marseille du 8 janvier 1857 :

« Attendu que les articles 435 et 436 du Code de

---

cembre 1856, juge que le capitaine n'est obligé de protester que lorsqu'il a découvert les auteurs du dommage. Voici le texte de cette décision :

« Attendu que le capitaine Liccioni oppose à la demande du capitaine Artaud une fin de non-recevoir tirée des articles 435 et 436 du Code de commerce, qu'il y a donc lieu d'examiner s'il est fondé dans son exception;

« Et sur ce :

« Attendu que, si la loi a voulu, dans le but d'en assurer la sincérité, que les réclamations à raison d'un abordage fussent faites dans les vingt-quatre heures qui suivent l'événement, l'équité demandait que l'on ne prescrivît ce délai que lorsqu'au moment de l'abordage le capitaine se trouvait dans un lieu où il pouvait agir, ainsi que l'a reconnu le législateur dans le troisième paragraphe de l'article 435 du Code de commerce ;

« Qu'il est donc juste de reconnaître que, lorsqu'à la suite d'un abordage en pleine mer, le capitaine dont le navire a éprouvé de dommages se trouve séparé du navire qui les lui a occasionnés, sans pouvoir le reconnaître, le capitaine du navire abordé ne peut être considéré comme ayant pu agir au moment de son arrivée dans son port de destination, alors qu'il ne peut signifier utilement une protestation et une demande en justice, puisqu'il ignore le nom du navire et du capitaine à l'encontre de qui il veut réclamer;

« Attendu qu'il a été établi aux débats que le 19 septembre dernier, à six heures du matin, le capitaine Artaud, commandant *le François et Andréa*, se trouvant de seize à dix-huit milles des terres, par le travers de San-Remo, fut abordé par un navire qui lui a occasionné de fortes avaries, et que, d'après le dire dudit capitaine

commerce disposent que les protestations et réclamations d'indemnité pour dommages causés par l'abordage dans

---

Artaud, il ne reconnut pas, lors de l'événement, le navire qui l'avait abordé;

« Attendu que le 3 octobre, jour de son arrivée à Marseille, le capitaine Artaud a fait, pardevant M. le président et au greffe du tribunal de céans, le rapport voulu par la loi, et que lors de cette déclaration, en racontant les circonstances de l'abordage qu'il avait essuyé, il n'a pu donner le nom du navire et du capitaine, les ignorant à ce moment; que la déclaration de l'événement faite par le capitaine Artaud indique d'une maniere évidente son intention de protester et prouve que si, lors du rapport, il avait connu les noms du navire et du capitaine, il n'aurait pas manqué de les faire connaître;

« Attendu que le 15 octobre, par suite de la description qu'il avait faite du navire qui l'avait abordé, et des renseignements pris, le capitaine Artaud ayant eu lieu de croire que ce navire était *le Puget*, capitaine Liccioni, s'empressa ledit jour de protester à l'encontre dudit capitaine, et de le citer à comparaître devant le tribunal de céans; que le capitaine Liccioni étant à ce moment absent du port de Marseille, les formalités prescrites par le paragraphe 8 de l'article 69 du Code de procédure civile ont été régulièrement remplies;

« Attendu que le 8 novembre, le capitaine Artaud ayant été avisé que le navire *le Puget*, capitaine Liccioni, était arrivé en ce port, s'empressa de donner connaissance audit capitaine de sa protestation du 15 octobre, signifiée au parquet de M. le procureur impérial, et le cita de nouveau à comparaître devant le tribunal de céans, à l'audience du 10 novembre dernier, et que c'est à la suite de cette citation que les parties se trouvent en présence à l'audience de ce jour;

« Qu'en l'état des circonstances ci-dessus mentionnées, la fin de

un lieu où le capitaine a pu agir, sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures;

« Attendu que c'est dans la journée du 10 décembre

---

non-recevoir invoquée à l'encontre de la demande du capitaine Artaud ne saurait être admise; qu'en effet il a été établi d'une manière certaine qu'aussitôt qu'il a pu agir, c'est-à-dire qu'il a connu les noms du navire *Puget* et du capitaine Liccioni, le capitaine Artaud s'est empressé de protester, et que citation a été donnée dans le mois qui a suivi cette protestation; qu'en conséquence, l'exception invoquée au nom du capitaine Liccioni doit être repoussée.

« Au fond :

« Attendu que des rapports faits par le capitaine Artaud et le capitaine Liccioni, il résulte qu'au moment de l'abordage le vent était au sud ouest : que, par la route indiquée par chacun d'eux, *le François et Andrea* allait au plus près du vent, tandis que *le Puget* courait grand largue, les bonnettes dessus;

« Attendu qu'il est de principe que le navire qui a le vent sous vergues doit manœuvrer de manière à éviter le navire qui est au plus près; qu'en conséquence *le Puget* a fait faute en abordant *le François et Andrea*, et, en vertu du deuxième paragraphe de l'article 407 du Code de commerce, le capitaine Liccioni est responsable des dommages qu'il a occasionnés audit navire;

« Attendu, toutefois, que la somme réclamée par le capitaine Artaud, à titre de dommages-intérêts, n'est pas pleinement justifiée; qu'en outre, le tribunal ne trouve pas dans la cause les éléments nécessaires pour en faire une équitable appréciation; qu'il y a donc lieu préparatoirement de nommer un expert pour procéder à l'examen et à l'évaluation du dommage souffert par *le François et Andrea*;

« Par ces motifs, le tribunal déboute le capitaine Liccioni de son exception à l'encontre de la demande du capitaine Artaud; et de même suite admet, dès à présent, le capitaine Artaud dans sa de-

qu'est survenu, au port du Frioul, l'abordage qui fait l'objet de la réclamation du capitaine Bonifaci;

« Attendu que ce n'est que le 12 décembre, c'est-à-dire, après l'expiration du délai fixé par la loi, que le capitaine Bonifaci a formulé ses prétentions et réclamations; que par suite elles ne sauraient être admises, l'impossibilité d'agir n'étant nullement établie; qu'au contraire, les communications de la ville avec le port de Frioul sont si faciles et si promptes que le capitaine Bonifaci pouvait protester utilement dans le délai voulu; qu'il est donc non-recevable à réclamer aujourd'hui;

« Par ces motifs, le tribunal déboute le capitaine Bonifaci de sa demande, comme non-recevable, et met sur icelle le sieur Provençal et le capitaine Benoît hors d'instance et de procès avec dépens. (*Journal de Marseille*, 1857, 1er et 2e cahiers, 1re partie, p. 17.) »

---

mande en dommages-intérêts à l'encontre du capitaine Liccioni; toutefois, ordonne que par le capitaine Rougemont, expert à cet effet nommé d'office, serment préalablement prêté, il sera procédé à l'évaluation sur les comptes et documents du dommage souffert par *le François et Andrea*, par suite de l'abordage dont s'agit, lequel expert dressera un état des réparations faites ou à faire et des objets remplacés, en tenant compte, toutefois, dans l'évaluation qu'il fera, de la différence du vieux au neuf; du tout dressera rapport, lequel fait et déposé, parties plus amplement ouïes s'il y a lieu, être statué ce que de droit; commet M. le président pour recevoir le serment de l'expert; condamne le capitaine Liccioni aux dépens du présent. » (*Journal de Marseille*, 1856, 11e cahier, 1re partie, p. 331 et suiv.)

112. On sait qu'après la protestation, il faut faire une demande en justice dans le mois. Qu'entend-on par une demande en justice?

Voici comment la Cour de cassation, 7 novembre 1822, s'est prononcée sur la signification qu'il faut donner à ces mots : *demande en justice :*

Suivant elle, une requête à fin de nomination d'experts et de constatation n'a pas ce caractère.

« La Cour, vu les articles 435, 436, considérant que, dans les cas prévus par ces articles, l'assuré est déchu de tous droits contre l'assureur, si, dans le mois à dater du jour de ses protestations, il n'a pas formé une demande en justice; qu'en toute matière contentieuse, on ne peut entendre, par demande en justice, que celle formée par un individu contre un autre qui est cité dans les délais prescrits par le Code de procédure civile, à comparaître en justice pour répondre aux conclusions prises contre lui; qu'ainsi le sens évident de l'article 436 est que l'assuré doit former une demande contre l'assureur, avec ajournement devant un tribunal, etc. »

M. Dageville critique cet arrêt, parce qu'il imposerait à l'assuré une mesure impraticable dans les voyages de long cours. Sans doute, on peut invoquer contre M. Dageville les dispositions de la loi, mais faut-il reconnaître au moins que la loi est défectueuse faute de prévision? Nous ne le pensons pas; car évidemment l'article 436 ne pourra être appliqué s'il y a eu impossibilité d'agir, et il appartient aux juges, pour ce cas, de donner à la loi sa véritable portée.

Le point du départ pour le mois dans lequel doit être in-

18

tentée la demande en justice part, en dehors de l'exception ci-dessus, de la date de la protestation. (C. comm., 436.)

Le jour est *à quo* et *ad quem*.

Suivant M. Troplong, *Des Hypothèques*, n° 295, réfutant Merlin, le jour *à quo* n'est pas compris dans le délai. Ainsi un abordage a lieu le 1er juillet, la protestation est notifiée le 2, le mois commence du 3.

M. Sibille, p. 175, adopte l'opinion de M. Troplong.

Mais le dernier jour du mois, appelé *ad quem*, est compris dans le délai. (Art. 2260, 2261, Code Nap.)

Si le dernier jour est férié (1), celui qui doit agir en justice est obligé de faire ses diligences pour ne pas encourir la déchéance (2).

Si la demande doit être formée dans le mois, comment doit-on supputer les mois? Suivant l'usage, les mois doivent être réputés avoir le terme qu'ils ont réellement, et non plus trente jours, comme l'ont voulu certains auteurs.

Ainsi la règle est fixée dans l'article 132 du Code de commerce (3).

---

(1) Sibille, p. 176.

(2) Les jours fériés ne sont pas imputables sur le délai de vingt-quatre heures. Aix, 24 novembre 1852; D. P. 54-5; voy. Caumont, *De l'Abordage*, n° 26.

(3) *Sic* Troplong, *Prescriptions*, 2, p. 392; *Hypothèques*, 3, p. 407; Vazeille, p. 257; Delaporte, *Nouveau Dunod*, p. 178; Carré, nos 2221 et 2353; Paris, 9 août 1811; J. P. 1811, p. 537; Turin, 13 février 1813; Paris, 12 avril 1809; id. 6 novembre 1815; *Contrà*, Colmar, 16 février 1810.

Sur ces diverses questions, au surplus, et notamment sur la per-

113. Le bon résultat d'une poursuite dépend quelquefois du mérite de la procédure. Ainsi, lorsque en temps utile les poursuites sont dirigées contre des personnes non responsables, mais que celles-ci ont appelé en cause l'auteur du fait dans l'instance qui est pendante, on doit prendre des conclusions contre celle-ci.

C'est ce qu'explique l'arrêt suivant de la Cour de Rennes, du 9 août 1851 :

« Considérant que le dommage éprouvé par Malsang est le résultat d'un abordage ; que l'action en réparation de ce dommage tombait dès-lors sous l'application des articles 435 et 436 du Code de commerce ; que Malsang et Comp. le reconnurent tellement, qu'ils se conformèrent aux prescriptions de ces articles, en ce qui concernait Jeanty et Duport, patrons des deux embarcations qui s'étaient abordées ; que Duport reporta à Leblanc, capitaine du navire *le Louis-Auguste*, la demande formée contre lui, en l'appelant en garantie, comme ayant occasionné l'abordage par sa faute ; que si Malsang et autres parties de Mᵉ Ravenel, qui furent ainsi instruits des causes du sinistre, avaient voulu conserver leur action contre Leblanc et son armateur, ils eussent dû former contre eux leur demande dans le mois au plus tard, à partir du jour où les faits avaient été ainsi portés à leur connaissance ; qu'ils ne prirent cependant aucunes conclusions contre Leblanc qu'ils trouvaient en cause ; qu'il en résulte que leur action principale contre Jeanty et

---

sonne à laquelle peut être donnée l'assignation, voyez Sibille, p. 176 à 188.

Duport ayant été rejetée, le recours en garantie de ce dernier devient sans objet;

« Considérant que les réserves accordées par l'arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux, du 14 mai 1847, n'ont pu avoir pour effet de suppléer au défaut de poursuites desdits Malsang et Comp. contre Leblanc et Guibert dans le délai de la loi; que la Cour de Bordeaux, en réservant d'ailleurs l'action réserva en même temps les exceptions des défendeurs, qui sont en cet état bien fondés à se prévaloir de la fin de non-recevoir établie par l'article 436 du Code précité. »

114. Les tribunaux ne sont pas d'accord pour savoir quelle est la juridiction qui doit connaître des questions d'abordage.

Cependant il paraît certain que, s'il s'agit d'abordages non maritimes, les tribunaux civils peuvent en connaître; au contraire, ils sont incompétents, si l'abordage est maritime.

Le 5 janvier 1844, la Cour de Grenoble a déclaré cependant, que l'abordage était de la compétence du tribunal de commerce, encore bien qu'il ne fût pas maritime.

« Attendu, en fait, dit la Cour, que toutes les parties ont la qualité de commerçant, et que, soit Roche, soit Depelley, faisaient acte de leur commerce au moment où le radeau de Roche a été submergé par sa rencontre avec le radeau de Depelley, qui se trouvait amarré par suite de son commerce;

« Que tout fait quelconque de l'homme qui cause un dommage constitue un quasi-délit, qui, d'après l'ar-

ticle 1370 du Code Napoléon, forme un engagement légal;

« Attendu que l'article 631 du Code de commerce attribue aux tribunaux de commerce toutes les contestations relatives aux engagements entre négociants, et que le législateur n'a pas fait ni dû faire aucune distinction entre l'engagement purement volontaire et celui qui résulte des dispositions de la loi;

« Que s'il est vrai que Depelley a occasionné par sa faute la perte du radeau de Roche, il résulterait de là le quasi-délit dont il vient d'être parlé, qui, provenant d'un acte de commerce, produit un engagement qui le rend justiciable des tribunaux de commerce;

« Attendu d'ailleurs que le législateur, par la disposition de l'article 407, a consacré le principe que le négociant qui est soumis à des dommages-intérêts envers un autre négociant, par suite d'un quasi-délit se rattachant à leur commerce, est justiciable de la juridiction commerciale (1);

« Sur le pourvoi dirigé contre un arrêt de Lyon du 12 mars 1852 (*Gazette des Tribunaux* du 18 mai 1852), la Cour de cassation (14 juillet 1852) a jugé aussi que la compétence des tribunaux de commerce n'était point seulement limitée aux engagements conventionnels entre commerçants et qu'elle s'appliquait aux obligations qui naissent des délits et des quasi-délits, pourvu que les engagements prissent leur source dans un fait commercial (2). »

Une doctrine différente ressort des arrêts qui suivent;

(1) Voy. Lyon, 2 août 1855; *Gazette des tribunaux*, 23 août 1855.
(2) *Gazette des Tribunaux*, 15 juillet 1852.

mais par des circonstances que signalent l'abordage dans des canaux et non sur mer (1), ou qui statuent ainsi parce qu'il s'agissait d'un quasi-délit que le tribunal avait à apprécier.

« Cardon ayant cité de Cock devant le tribunal civil de Gand, en réparation du dommage fait à son bateau par celui du défendeur, dans le canal de Gand à Bruges, celui-ci déclina la compétence du tribunal civil, et, se fondant sur l'article 407 du Code de commerce, demanda son renvoi devant la juridiction commerciale. »

Jugement qui rejette le déclinatoire; — appel.

« Attendu, dit la Cour, que les tribunaux de commerce étant des tribunaux d'exception, il est nécessaire de trouver leurs attributions dans la loi;

« Attendu que les articles 407 et autres invoqués ne sont applicables qu'au commerce maritime et relativement aux bâtiments de mer;

« Que, dans l'espèce, le fait qui a occasionné le procès a eu lieu dans un des canaux intérieurs et par des bateaux proprement dits, qui sont classés sous la dénomination de voitures d'eau;

« Que pareils bâtiments sont bien soumis à la juridiction consulaire pour le fait de leur chargement ou avaries des marchandises vis-à-vis des propriétaires, mais aucunement

---

(1) Les décisions que nous allons citer doivent alors influer nécessairement sur les art. 435, 436, qui ne s'appliqueraient qu'à l'abordage maritime; cependant sur ce point il existe une grande contrariété d'opinions; voy. Sibille, p. 7, et notre chapitre II.

pour faute grave du quasi-délit qu'ils commettraient envers la propriété d'autrui (1). »

Voici un arrêt émané de la Cour d'Aix et qui adopte la même doctrine :

« Attendu que la juridiction du tribunal de commerce est exceptionnelle et de droit étroit ; que si les entreprises de transport par terre et par eau sont déclarées commerciales par la loi, cela signifie seulement que tous les contrats, marchés et obligations qui se rattachent à une entreprise de ce genre sont de nature commerciale, mais cela ne peut s'entendre du quasi-délit par lequel un bateau servant au transport cause du dommage à un autre ;

« Que s'il en est autrement en matière d'abordage maritime, c'est par suite des anciens principes consignés dans l'ordonnance de la marine qui attribuaient expressément l'abordage aux tribunaux de l'amirauté et qui ont conduit à interpréter dans ce sens l'article 633 du Code de commerce, lequel attribue aux tribunaux de commerce tout ce qui concerne les expéditions maritimes ; c'est encore par suite et en vertu de l'article 407 du même Code qui, sans déclarer le fait d'abordage soumis à la compétence commerciale, le suppose tel ;

« Mais attendu que ces raisons de décider sont tirées de règles toutes spéciales et concernant exclusivement la navigation maritime ; que si on voulait les étendre à la navigation fluviale, on serait forcé de les appliquer aussi aux accidents qui peuvent avoir lieu sur les routes et aux diffé-

(1) Cour de Bruxelles, 6 avril 1816.

rents dommages qui pourraient être causés par les voitures servant au commerce;

« Que ce serait là, en effet, une conséquence rigoureuse de l'assimilation parfaite établie par la loi entre les deux modes de transport par terre et par eau, et que le résultat évidemment inadmissible pour l'un de ces modes ne peut être accepté pour l'autre;

« Par ces motifs, annule le jugement rendu par le tribunal d'Arles comme incompétemment rendu (1). »

Nous citerons enfin, dans le même sens, un arrêt de Montpellier, du 15 mai 1847 :

« Attendu que la juridiction des tribunaux de commerce est exceptionnelle, qu'elle doit donc être rigoureusement restreinte dans les limites tracées par la loi;

« Attendu qu'en attribuant aux tribunaux consulaires la connaissance de toutes les contestations relatives aux engagements et transactions entre négociants, l'article 631 du Code de commerce n'a pas entendu leur donner juridiction sur toutes obligations entre négociants; que par les mots engagements et transactions entre négociants, il faut entendre des engagements conventionnels se rattachant au commerce des parties contractantes;

« Attendu qu'il n'est intervenu entre Laugé et l'administration du canal du Midi ni contrat ni même quasi-contrat; que la demande en dommages-intérêts formée par Laugé est fondée sur l'allégation d'un prix fait, d'où serait née l'obligation de l'administration du canal du Midi;

(1) Cour d'Aix, 16 juin 1841.

« Attendu qu'il importe peu que, dans le système de Laugé, le fait qui donnerait lieu au dommage se fût accompli en même temps que l'administration du canal du Midi faisait acte de commerce et dans l'exercice même de cet acte; qu'il suffit que le fait et le dommage soient purement accidentels et ne résultent pas d'une convention relative au commerce des parties, pour que la matière soit exclusivement civile et que la juridiction commerciale doive être déclarée incompétente;

« Attendu que la solution donnée par la Cour sur le premier moyen d'appel dispense d'examiner la question de savoir si le tribunal de Cette n'était pas compétent à raison du domicile de l'administration défenderesse;

« Déclare la juridiction consulaire incompétente;

De même, suivant M. Sibille (page 261), il faut reconnaître que les tribunaux de commerce ne sont compétents que si l'auteur du quasi-délit s'en est rendu coupable, à l'occasion d'un fait de son commerce; mais si le bâtiment ne navigue pas pour le compte d'un commerçant, ou s'il fait un service public, comme les navires de l'État, il n'y a aucune raison légale d'enlever aux tribunaux ordinaires la connaissance de ce quasi-délit, qui rentre, par sa nature, dans leurs attributions.

Nous citons, en effet, le jugement suivant, qui établit cette doctrine, à l'occasion d'un abordage causé par les navires de l'État :

« Attendu que les tribunaux ordinaires sont compétents en toutes matières et ne doivent se refuser de connaître d'une affaire qu'alors qu'il leur est justifié que, par une loi

spéciale, la connaissance de la question est attribuée à une juridiction exceptionnelle ;

« Attendu que, dans l'espèce, les défendeurs prétendent que le tribunal est incompétent aux termes des articles 407, 435 et 633 du Code de commerce ;

« Attendu que les articles 407 et 435 ne s'occupent pas de compétence ;

« Attendu que si l'article 633 range au nombre des actes de commerce les expéditions maritimes, il résulte de l'ensemble de cet article qu'il ne doit s'appliquer qu'*aux expéditions faites par les particuliers ;*

« Attendu que les vaisseaux de l'État naviguent, dans l'intérêt des services publics, pour les besoins généraux du pays, et qu'on ne saurait dès lors assimiler leurs expéditions à des actes de commerce dans un intérêt privé ;

« Attendu qu'il n'apparaît pas des faits de la cause que le tribunal doive se déclarer incompétent, comme y conclut le ministère public ; qu'il s'agit au procès d'une demande en dommages-intérêts par application de l'article 1382 ; que si elle tend à faire déclarer l'État débiteur de 120,000 francs, il n'en résulte pas nécessairement que le tribunal soit incompétent ; que ce n'est pas là, en effet, une question de liquidation de la dette publique ;

« Que les tribunaux ordinaires ne sont incompétents, en pareille matière, qu'alors qu'il s'agit d'apprécier des documents administratifs, ce qui ne se rencontre pas au procès (1). (*Vide* p. 281.)

(1) Voy. Caen, 1er octobre 1848 ; voy. aussi Rouen, 24 nov. 1840.

« Sans s'arrêter au déclinatoire, retient la cause (1). »

En matière d'abordage par suite de contravention, l'action administrative a été attribuée aux conseils de préfecture, aux termes des lois des 6, 7 et 11 septembre 1790, et de celles de 1800 et 1802; il a été, en effet, ainsi décidé :

« Louis-Philippe, vu l'article 6 de la loi des 6, 7, 11 septembre 1790; — article 4, 17 février 1800 (28 pluviôse an VIII); — article 1er, loi du 19 mai 1802 (29 floréal an X);

« Considérant que l'article 1er de la loi du 19 mai 1802 est purement démonstratif; qu'on ne saurait donc point en conclure qu'elle n'attribue restrictivement à l'autorité administrative que la connaissance des faits qui s'y trouvent spécifiés;

« Qu'elle place, dès-lors, dans la compétence exclusive et absolue des conseils de préfecture, en se référant virtuellement, sur ce point, aux lois précitées de 1790 à 1800, toutes les infractions qui peuvent être commises dans le domaine de la grande voirie, et spécialement tout ce qui tient à la libre et sûre navigation sur les fleuves et rivières navigables et flottables;

« Considérant que c'est là un des principes fondamentaux de notre droit public;

« Considérant, dès-lors, que c'est à tort que, par son arrêté du 20 juillet 1838, le conseil de préfecture de Seine-et-Oise a refusé de statuer sur la contravention imputée aux sieurs Pages et Caquet;

---

(1) Arrêt de Paris confirmatif, 26 mars 1847.

« Art. 1er. — L'arrêté est annulé, etc. (Ordonnance du 15 août 1839.) »

Le tribunal civil est compétent si l'action est le résultat d'un quasi-délit, la mort d'une personne. Voici l'espèce :

« Considérant que la juridiction des tribunaux de commerce est exceptionnelle et doit se borner aux seuls cas prévus par les articles du Code de commerce qui règle leur compétence ; que les tribunaux civils ont, au contraire, plénitude de juridiction ;

« Considérant que sans s'occuper de savoir si quelques-uns des faits qui ont donné lieu à la demande de dommages-intérêts intentée par les frères Chesneau, contre le directeur du bateau, constituaient ou non des actes de commerce qui fussent de la compétence des tribunaux de commerce, il est constant qu'une partie de cette demande avait pour objet le dommage causé aux sieurs Chesneau, *par la mort de leur mère*, arrivée lors du choc des deux bateaux ;

« Que cette action, qui prend naissance d'un délit ou d'un quasi-délit, ne peut être jugée que par les tribunaux ordinaires et d'après les règles du droit commun (1) ;

---

(1) Si, à la suite de l'abordage de deux navires, une condamnation pour délit d'homicide par imprudence a été prononcée par le tribunal correctionnel contre les deux capitaines, le tribunal de commerce, saisi d'une demande en dommages-intérêts contre les armateurs, comme responsables des faits du capitaine du navire, peut décider qu'aucune faute n'est imputable à ce dernier.

Les motifs donnés par l'arrêt de cassation du 3 août 1853, sur l'influence du criminel sur le civil, sont ceux-ci :

« La Cour : — Sur l'unique moyen proposé, tiré de la violation

« Que toutes les parties de la demande résultant du même fait et étant formées par le même exploit sont nécessairement connexes et doivent être décidées par les mêmes juges. » (Arrêt de Rennes, 17 janvier 1833.)

---

prétendue du principe de l'autorité de la chose jugée et des articles 1351 Code Nap. et 3 Instr. crim. :

« Attendu que les tribunaux correctionnels de Toulon et de Draguignan n'ont eu à prononcer que sur la prévention du délit d'homicide par imprudence, élevée par le ministère public contre les commandants en premier et en second des navires à vapeur la *Ville-de-Marseille* et la *Ville-de-Grasse*;

« Que ni les propriétaires des navires ni les chargeurs des marchandises perdues dans le naufrage occasionné par le choc des deux navires, n'étaient en cause devant la juridiction correctionnelle ;

« Attendu que, devant le tribunal de commerce de Marseille et devant la Cour impériale d'Aix, le débat ne portait que sur le point de savoir si le capitaine du navire la *Ville-de-Marseille*, et, par suite, les armateurs de ce navire, comme responsables du fait du capitaine, étaient tenus d'indemniser la Compagnie l'*Union-de-Grasse* et les propriétaires des marchandises chargées sur le navire la *Ville-de-Grasse*, de la perte du navire et de son chargement ;

« Que le débat existait entre les armateurs et les chargeurs du navire perdu, d'une part, et les armateurs du navire la *Ville-de-Marseille*, de l'autre ;

« Qu'ainsi il n'y avait, dans les deux instances, ni identité d'objet, ni identité de parties ;

« Que, dans cette position, la Cour d'Aix ne pouvait être liée par la décision du tribunal supérieur de Draguignan, et qu'en jugeant, comme elle l'a fait, que la perte du navire la *Ville-de-Grasse* et de son chargement ne pouvait pas être imputée à la faute du capitaine du navire la *Ville-de-Marseille*, elle n'a fait qu'user du pouvoir qui lui appartenait d'apprécier les faits, et qu'elle n'a violé ni les arti-

La Cour de Bordeaux a décidé aussi que l'action en dommages-intérêts pour blessures occasionnées aux personnes

---

cles concernant l'autorité de la chose jugée ni aucune autre disposition de loi;

« Rejette le pourvoi contre l'arrêt de la Cour d'Aix du 19 novembre 1852. » (Lehir, 1856, p. 123 et 124.)

Voy. aussi *Journal de Marseille*, 31-1-33.

Mais à la date du 6 mars 1857, le tribunal de commerce de Marseille a enseigné une doctrine qui paraît contraire et qui se trouve développée dans le jugement suivant:

« Attendu que le 17 septembre 1855, vers huit heures du soir, la bombarde *Santissima-Annunziata*, venant de l'est vers Marseille, sous le commandement du capitaine Pissarello, a été coulée bas, dans les eaux de l'île de Porquerolles, par suite d'un abordage avec le paquebot le *Mongibello*, allant de Marseille en Italie, sous le commandement du capitaine Ferrari;

« Attendu que cet événement, dans lequel deux passagers, endormis à bord de la bombarde, ont péri, a donné lieu à une poursuite correctionnelle dirigée par le ministère public contre le capitaine Ferrari, et à une instance civile en dommages-intérêts portée devant le tribunal par le capitaine Pissarello et les propriétaires du chargement de la bombarde, contre le capitaine Ferrari et les propriétaires du paquebot le *Mongibello*;

« Attendu que, dans cette dernière instance, il est intervenu, le 18 octobre 1855, un jugement par lequel les sieurs Lyon, Lucquet et Durand, ont été nommés experts avec mission de procéder, s'il était possible, au sauvetage de la bombarde et de son chargement, et de donner leur avis sur les causes de l'abordage; que le navire a été retiré du fond de la mer et amené à Toulon, et que, dans leur rapport, clôturé le 17 avril 1856, les experts ont attribué l'accident à la faute du commandant du *Mongibello*;

« Attendu que, par un autre jugement du 16 juillet 1856, le tribunal

par un abordage de navire, est de la compétence exclusive des tribunaux civils ou correctionnels ; et cette action n'est

---

a ordonné qu'il serait sursis au jugement de l'action civile jusqu'après celui de l'action publique ;

« Attendu que cette dernière action a été vidée par un jugement du tribunal correctionnel de Marseille, du 8 août 1856, et par un arrêt de la Cour impériale d'Aix, du 20 décembre suivant ;

« Qu'en cet état, l'instance civile ayant été reprise, le capitaine Pissarello a pris incidemment des conclusions en vente de la bombarde, pour le compte de qui il appartiendra, et, qu'attribuant le sinistre à la faute du capitaine Ferrari et de son équipage, il a conclu, au fond, avec les autres demandeurs, à l'adjudication de dommages-intérêts ; que le capitaine Ferrari, accusant, au contraire, le capitaine Pissarello d'avoir, par sa faute, occasionné l'accident, a pris des fins incidentes et reconventionnelles tendant à faire condamner le capitaine Pissarello au paiement des dommages éprouvés par le *Mongibello* ; qu'il demande subsidiairement que l'abordage soit déclaré fortuit, et qu'en conséquence, chaque navire supporte les dommages qu'il a éprouvés ; que, sous-subsidiairement et pour le cas de doute sur les causes de l'abordage, il demande que les dommages soufferts par les deux navires soient supportés par égales parts ;

« Attendu que la cause est complètement instruite et en état de recevoir jugement sur les fins provisoires et sur les fins foncières, et qu'il y a lieu de statuer en même temps sur le tout ;

« Attendu que le tribunal est appelé à juger d'abord si l'abordage a été occasionné par la faute du capitaine Ferrari ou par celle du capitaine Pissarello, ou bien si l'événement a été purement fortuit, ou bien encore, s'il y a doute dans les causes de ce sinistre, et à prononcer ensuite comme conséquence de cette première décision, sur les demandes respectives des parties ;

« Et sur ce ;

« Attendu que, par son arrêt du 20 décembre dernier, la Cour

soumise ni aux formes, ni aux délais prescrits par les articles 435, 436 du Code de commerce.

Sur la question de compétence, l'arrêt porte :

Attendu que les tribunaux de commerce sont des tribu-

---

impériale d'Aix a déclaré le capitaine Ferrari coupable d'avoir été, par imprudence, inattention et négligence, involontairement la cause de la mort des deux passagers de la bombarde, et l'a condamné, à raison de ce, à 300 francs d'amende envers l'Etat, et en 4,000 francs de dommages-intérêts envers la veuve d'un des passagers qui s'était portée partie civile;

« Attendu que cet arrêt a, dans la cause actuelle, l'autorité de la chose jugée en ce qui concerne la faute reprochée au capitaine Ferrari ;

« Qu'en effet, suivant la doctrine des auteurs et la jurisprudence, lorsque entre le fait sur lequel a porté l'action publique et le fait qu'il s'agit ensuite de juger civilement, il y a une telle connexité, que la vérité ou la fausseté de l'un emporte nécessairement la vérité ou la fausseté de l'autre, le jugement correctionnel lie le juge civil, et a irrévocablement l'autorité de la chose jugée ;

« Qu'il ne serait pas rationnel, en effet, que celui qui a été déclaré coupable d'un fait répréhensible et condamné comme tel par un tribunal de répression, pût remettre le même fait en question devant le juge civil où il serait appelé par ceux qui en ont souffert, et que ce juge déclarât faux ce qui a été jugé vrai, et innocent du fait, celui qui en a été jugé coupable ;

« Attendu que l'action publique est exercée au nom et dans l'intérêt de la société tout entière, d'où il suit que quand le fait constitutif du délit a été déclaré constant sur la poursuite du ministère public, et que le prévenu en a été déclaré auteur, il ne lui est plus permis de remettre le même fait en question, et tout citoyen qui s'en trouve lésé, a le droit d'invoquer, devant les juges civils, l'autorité de la chose jugée, sans que le condamné puisse contester devant eux

naux spéciaux dont la compétence est limitée aux rapports qu'engendre le commerce;

Que si, aux termes de l'article 407 du Code de commerce, on doit ranger, dans cette catégorie, les dommages

---

la réalité du fait reconnu à sa charge; que, de même, quand le juge criminel ou correctionnel a déclaré la non-existence du fait imputé à un prévenu, ou bien qu'en tenant le fait pour constant, il a déclaré que le prévenu n'en est point l'auteur, il y a chose irrévocablement jugée en faveur de ce prévenu, et il n'est pas permis au juge civil, appelé à prononcer sur une demande en dommages-intérêts, motivée sur le même fait, de juger le contraire à l'égard du même individu; que c'est cette règle qu'a consacrée l'arrêt de cassation du 7 mars 1855, en décidant que le jugement correctionnel qui acquitte un individu du délit de blessures par imprudence, a l'autorité de la chose jugée au civil, et forme obstacle à l'action en dommages-intérêts contre l'individu acquitté, lorsque l'acquittement est motivé sur ce que le prévenu n'est pas l'auteur du fait imputé, et qu'ainsi, le fait qui sert de base à l'action civile est inconciliable avec les faits constatés par le jugement correctionnel;

« Attendu que, dans la cause actuelle, la demande en indemnité dirigée contre le capitaine Ferrari et la Compagnie civilement responsable de ses faits, est motivée notamment sur ce fait que l'abordage et le sinistre qui en a été la suite, ont été occasionnés par le défaut de vigilance à bord du *Mongibello*, et que c'est sur ce reproche reconnu fondé, que la Cour du ressort a motivé la condamnation prononcée contre le capitaine Ferrari;

« Attendu, *dit l'arrêt*, qu'un fait bien établi aux débats, sans qu'il « faille recourir à une nouvelle expertise, c'est que l'équipage du « *Mongibello* n'a aperçu le feu de la bombarde *Santissima-Annun-* « *ziata*, arrivant à toutes voiles, qu'une minute avant l'abordage, ce « qui indique nécessairement un défaut de surveillance de la part « du capitaine Ferrari, supposé même que le ciel fût nuageux en ce

résultant de l'abordage de navires, c'est, comme on le voit, par la rubrique du titre dont cet article fait partie, en tant qu'ils constituent des avaries faites soit aux marchandises, soit aux navires, considérés comme des instruments de

---

« moment, et que la lune basse et voilée ne répandit sur la mer « qu'une faible clarté;

« Attendu, *ajoute l'arrêt,* que ce manque de vigilance, la nuit, « dans une passe étroite, en amenant le *Mongibello* à une position « où il ne lui a plus été possible d'éviter la rencontre, et de s'arrêter « à temps, est devenu une des causes de l'abordage, à la suite duquel « deux passagers ont péri; que, dès lors, cette négligence du capi- « taine Ferrari engage sa responsabilité personnelle, et le rend « passible des peines édictées par l'article 319 du Code pénal; »

« Attendu qu'en déclarant le capitaine Ferrari coupable d'avoir par imprudence, inattention et négligence, été cause de l'abordage et du sinistre, et en le condamnant à raison de ce, la Cour a jugé tout à la fois que l'abordage n'a pas eu pour cause une faute du capitaine de la bombarde, qu'il n'a pas été fortuit, et qu'il n'y a pas doute, puisque, dans un de ces trois cas, la capitaine Ferrari aurait été acquitté, et la partie civile déboutée de sa demande en dommages-intérêts;

« Attendu que juger actuellement le contraire, ce serait méconnaître l'autorité de la Cour et violer ouvertement la chose jugée;

« Attendu, ainsi que le confirme l'arrêt susmentionné, que le sinistre ayant eu pour cause la faute du capitaine Ferrari et de son équipage, ce capitaine est responsable, aux termes des articles 407 du Code de commerce et 1382 du Code Napoléon, des dommages qui en ont été la suite; que les propriétaires du *Mongibello* le sont aussi comme tenus du fait du capitaine et de l'équipage, aux termes des articles 216 du Code de commerce et 1384 du Code Napoléon; mais que les sieurs Claude Clerc et Comp. n'étant que les agents et représentants de la Compagnie Napolitaine, propriétaire du paquebot, ne

commerce maritime; mais qu'il en est tout autrement des blessures occasionnées aux personnes et de la protection qui leur est due;

Que celui qui, par sa faute ou son imprudence, a

---

sont personnellement passibles d'aucune condamnation, et ne peuvent en être tenus qu'en nom qualifié;

« Attendu que les documents de la cause n'offrent pas des éléments suffisants pour la liquidation des dommages-intérêts réclamés, et qu'il y a lieu d'ordonner qu'ils seront liquidés sur état, conformément aux articles 128, 523 et suivants du Code de procédure civile;

« Attendu, quant à la vente de la bombarde *Santissima-Annunziata*, qu'il résulte du rapport des experts que sa valeur actuelle et le coût de sa réparation dépasseraient la valeur que ce navire aurait après avoir été réparé, d'où il suit qu'il y a lieu d'en opérer la vente en l'état où il se trouve;

Attendu qu'il est urgent d'opérer cette vente pour faire cesser le dépérissement du navire et les frais qu'occasionne sa garde;

« Par ces motifs, le tribunal, sans s'arrêter aux fins prises par le capitaine Ferrari, dont il est démis et débouté, ayant tel égard que de raison aux fins prises par le capitaine Pissarello, le sieur Jean-Baptiste Ardissone, les sieurs Muratorio et fils, les sieurs Aquarone fils et Comp., et les sieurs Claude Clerc et Comp., conformément à l'arrêt de la Cour impériale d'Aix du 20 décembre dernier, déclare que c'est par la faute du capitaine Ferrari et de son équipage qu'a eu lieu, le 17 septembre 1855, à huit heures du soir, dans les eaux de l'île de Porquerolles, l'abordage du *Mongibello* avec la bombarde *Santissima-Annunziata*; condamne, en conséquence, le capitaine Ferrari, tant personnellement qu'en nom qualifié, et la Compagnie propriétaire dudit paquebot, représentée par les sieurs Claude Clerc et Comp., mais sans obligation personnelle de ceux-ci, au paiement des dommages qui ont été la suite dudit abordage et du sinistre qui

occasionné les blessures, peut, selon le cas, et au choix de la victime, être poursuivi devant les tribunaux correctionnels ou devant les tribunaux civils; mais qu'un fait de cette nature est, dans toutes les hypothèses, complétement en dehors des lois commerciales et de la juridiction consulaire;

Attendu que, par les mêmes motifs, les articles 435 et 436 du Code de commerce, uniquement relatifs aux dommages causés aux choses par l'abordage, ne peuvent recevoir d'application dans la cause;

Attendu, au fond, qu'il résulte des divers documents du procès qu'au moment où l'abordage a eu lieu, le bateau *le Larochejaquelein* se trouvait à la pêche et avait mis dehors ses filets; que dans cette position il lui était difficile de manœuvrer pour éviter la rencontre, tandis que le navire *le Paul-Emile*, marchant librement et à pleines voiles, pouvait aisément se détourner; que d'ailleurs il est bien présumable que la faute est bien plutôt du côté du navire qui n'avait rien à craindre de l'abordage, que du

---

l'a suivi, pour être, lesdits dommages, liquidés sur états fournis et débattus conformément à la loi, et ce, avec intérêts de droit, contrainte par corps et exécution provisoire moyennant caution;

« Ordonne que ladite bombarde sera vendue aux enchères publiques par le ministère du premier courtier requis, à Toulon, pour le prix, déduction faite des frais, être reçu par le capitaine Pissarello. en sa qualité; ordonne, quant à ce, l'exécution provisoire nonobstant appel sans donner caution; condamne le capitaine Ferrari et les sieurs Claude Clerc, en leur qualité, aux dépens. » (*Journal de Marseille*, 1857, 3e et 4e cahiers, 1re partie, p. 68 et suiv.)

côté du bateau pêcheur dont il pouvait entraîner la perte

Par ces motifs, la Cour, sans s'arrêter à l'exception d'incompétence proposée par les appelants, non plus qu'à l'exception puisée dans les articles 435 et 436 du Code de commerce, met l'appel au néant. (Cour de Bordeaux, 20 décembre 1853; *Journal de Marseille*, t. XXXII, 2e partie, p. 10.)

En règle générale, quant à la juridiction *ratione personæ*, il faut assigner devant le tribunal du défendeur. Mais en matière d'abordage, on a indiqué une doctrine contraire, en enseignant que le lieu du sinistre devait être attributif de juridiction (1).

M. Pardessus croit pouvoir justifier ainsi la juridiction au point de vue du lieu du sinistre :

« Quelquefois l'élection du domicile est supposée par la nature de la convention. Ainsi, nous avons dit que dans le prêt à la grosse le paiement devait être fait au lieu où finissait le risque; les demandes pour contributions aux avaries sont portées devant le juge du lieu où l'on procède au règlement. L'action en réparation des dommages causés par suite de l'abordage de deux navires, à celui du premier port où le navire est arrivé. Celles des gens de mer contre l'armateur, soit pour les engagements qu'il a contractés envers eux, soit lorsqu'il s'agit d'indemnités qui peuvent leur être accordées, au tribunal du port de leur armement. »

---

(1) Voy. Rouen, 24 novembre 1840; Caen, 1er octobre 1848; S. V., 49-2-37.

M. Sibille (page 26), répond avec raison à ce que l'opinion de M. Pardessus a de trop absolu :

« M. Pardessus a cherché par le raisonnement une dérogation au droit commun. On pourrait lui demander si, dans tous les cas cités par lui, et notamment dans une demande en réparation d'avaries, il existe une convention préalable entre parties pour supposer une élection tacite de domicile.

« On conçoit que ce changement de juridiction s'opère en matière commerciale pour l'avantage des parties. Leur intérêt est d'être jugées sur les lieux où s'établissent la preuve de la demande et la justification de la défense ; mais la loi doit s'expliquer avant tout.

« Or, la compétence s'établit, par l'article 420, au lieu où finit le risque pour le prêt à la grosse ; au port d'armement, pour les loyers et indemnités des gens d'équipage ; par l'article 414 du Code de commerce, au lieu du déchargement du navire, pour la contribution aux avaries.

« Mais à l'égard de la demande en réparation des avaries causées par l'abordage, il faut, pour attribuer compétence aux tribunaux de commerce, supposer la survenance d'un *quasi-contrat* par le fait de l'abordage, et le lieu du sinistre comme étant celui du paiement.

« En droit, il n'y a pas de quasi-contrat (1), et la contestation n'aurait aucun caractère commercial pour donner lieu à l'application de l'article 420 du Code de procédure civile.

« C'est un quasi-délit, et si, en abordage maritime, il rentre dans les attributions des tribunaux de commerce,

---

(1) *Vide contrà*, p. 295.

c'est qu'on le considère comme une des circonstances de l'expédition, une fortune de mer, un fait justiciable des tribunaux auxquels on a donné la connaissance de toutes les contestations en matière d'expéditions maritimes. (Articles 631, 633 du Code de commerce.)

« Cependant le marin n'a pas souvent d'autre domicile que son navire; de là, nécessité de l'assigner à son bord. On peut soutenir que son bâtiment est ou doit être assimilé au domicile légal, et qu'en citant le patron devant le tribunal du lieu où se trouve son navire, on ne déroge pas à la règle. » Au surplus, la divergence entre les auteurs sur la compétence territoriale paraît devoir être terminée par l'arrêt suivant (1) :

« Considérant que, d'après l'article 420, le demandeur peut assigner le défendeur devant le tribunal de commerce dans l'arrondissement duquel le paiement doit être fait ;

« Qu'aux termes de l'article 407, si l'abordage a été fait par l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a fait ; que l'abordage forme ainsi un quasi-contrat par lequel le capitaine est obligé à payer une indemnité pour le dommage qu'il a causé ;

« Que le lieu du paiement d'une obligation n'est pas toujours expressément désigné; qu'il peut résulter tacitement de la nature de l'obligation et des accessoires de l'exécution ;

« Que c'est ainsi que l'on considère comme le lieu du paiement, en cas d'action en contribution pour avaries, celui où le règlement des avaries doit être fait, en matière

(1) Arrêt de Paris, 26 mars 1847 ; voy. aussi p. 259.

de contrat à la grosse, celui où le risque finit; et que de même, on doit considérer comme le lieu du paiement pour la demande en indemnité du dommage causé par l'abordage de deux navires, le port où arrive le bâtiment qui a éprouvé le dommage;

« Qu'en effet, il résulte des articles 435 et 436 que c'est au port où le navire endommagé s'est réfugié que le dommage doit être examiné et évalué par des experts que nomme le juge de ce lieu et dont il homologue le procès verbal; que c'est aussi dans ce port que les travaux de réparation sont faits par le capitaine du navire et doivent être payés par l'auteur de l'imprudence ou de la faute, par celui qui est tenu, en vertu du quasi-contrat, à indemniser le capitaine du dommage qu'il lui a causé;

« Considérant, en fait, que le bateau de pêche l'*Auguste-Henri*, capitaine Croix, fut abordé le 30 juin 1847 par le navire le trois-mâts français *Casimir*, capitaine Monge; qu'il fut ensuite remorqué et conduit dans le port de Trouville-sur-Mer dont il était très-voisin, auquel il appartient et qui se trouve dans l'arrondissement du tribunal de commerce de Honfleur; que c'est là qu'il a dû agir et qu'il a agi en effet pour faire constater par des experts les avaries qu'il avait éprouvées; que c'est là qu'il a fait réparer son bateau après y avoir été autorisé par le tribunal de commerce de Honfleur; qu'il suit de toutes ces circonstances et surtout de la nature du quasi-contrat, en vertu duquel est obligé le capitaine Monge; que c'est ce tribunal qui est compétent pour connaître de l'indemnité que le capitaine Croix réclame à l'occasion du dommage éprouvé par l'abordage du 30 juin. »

Sur la même question, voici comment statue le tribunal de commerce du Havre, à la date du 16 juillet 1856 :

« Attendu que l'action originaire du capitaine Ravilly et de Brahein frères, ses armateurs, contre le capitaine Labbé et ses armateurs Quertier et Godefroy, est une action en indemnité pour dommages causés au navire *Cambronne* par l'abordage du *Bissette-et-Pécoul*, sur la rade de Saint-Denis (île de la Réunion), le 10 février 1855 ;

« Attendu que de la combinaison des articles 435 et 436 du Code de commerce, il résulte que, pour rendre une action de ce genre recevable (1), il faut que, dans le lieu où le capitaine a pu agir, il ait fait sa réclamation, que cette réclamation soit signifiée dans les vingt-quatre heures, et suivie, dans le mois de sa date, d'une demande en justice ;

---

(1) Plusieurs opinions différentes se sont produites relativement à la compétence en matière d'abordage : les uns ont prétendu que le défendeur doit, d'après le principe général, être assigné devant les juges de son domicile ; voy. Duvergier, consultation citée par MM. Dalloz, dans leur répertoire, 2e édition, au mot : *Droit maritime*, n° 2306. D'autres, que par analogie, et conformément aux articles 414 et 416 du Code de commerce, relatifs à la contribution en cas de jet, l'assignation doit être donnée devant le tribunal du lieu de déchargement du navire. M. Pardessus attribue compétence au tribunal du premier port où le navire est arrivé après le sinistre. Enfin un arrêt de la Cour de Rouen, du 24 novembre 1840. (*Mémorial*, 1841, 2-133), a, comme le jugement ci-dessus, déclaré compétent le tribunal le plus voisin du lieu du sinistre. — (Note de M. Lehir, 1856, p. 533 ; voyez aussi Caen, 1er octobre 1848 ; *J. M.*, 28-2-11 ; voy. encore note de la page 300.)

« Attendu que le but et la portée de ces deux articles sont faciles à saisir, le législateur ayant voulu que la demande fût faite immédiatement, afin qu'on ne pût pas comprendre dans cette demande les réparations d'avaries autres que celles causées par l'abordage, et qu'en outre la contestation fût jugée par le tribunal le plus rapproché du lieu où l'événement est arrivé, comme étant celui qui peut le mieux vérifier et apprécier les faits ;

« Attendu que ces dispositions de la loi, en imposant bien clairement aux réclamants, en matière d'abordage, dans un lieu où le capitaine a pu agir, l'obligation de procéder dans ce lieu même et non ailleurs, ont pour conséquence forcée de créer audit lieu, pour les défendeurs présents ou absents, un domicile légal substitué pour le cas particulier dont il s'agit au domicile réel ;

« Attendu que le capitaine Ravilly se trouvait à Saint-Denis dans un lieu où il pouvait agir ; que le dimanche 11 février il a provoqué la nomination d'experts chargés de constater les avaries éprouvées par son navire ; que le lundi 12 février il a fait dépôt au greffe du tribunal civil de Saint-Denis de son rapport de mer en date du 10 du même mois, signalant le dommage occasionné à son navire *Cambronne* par l'abordage du *Bisselle-et-Pécoul ;* qu'il a protesté en même temps contre le capitaine Labbé et l'armement dudit navire, et signifié cette protestation, enregistrée à Saint-Denis le 13 février au consignataire du *Bisselle-et-Pécoul*, au parquet du procureur impérial ;

« Mais attendu qu'au lieu de saisir de sa réclamation le tribunal civil de Saint-Denis, jugeant commercialement,

seul compétent pour en connaître, il s'est borné à faire procéder devant un juge commis à cet effet par ordonnance de M. le président dudit tribunal, à une enquête à l'effet de rechercher et constater les causes et le résultat de l'abordage survenu entre les navires *Cambronne* et *Bissette-et-Pécoul*, dans laquelle enquête n'ont été entendus que des témoins de son choix, cités par lui-même ;

« Qu'ensuite, sur sa requête, exposant que le capitaine Labbé avait quitté la rade de Saint-Denis dès le 10 février, et que, sur citation faite à M. Bédier fils comme consignataire du navire *Bissette-et-Pécoul*, d'être présent à l'enquête, ce dernier avait décliné cette qualité ; que dès lors il était évident que l'armement dudit navire n'était pas représenté à la Réunion, il a obtenu un jugement en date du 19 février, lui donnant acte de ce qu'il protestait et déclarait entendre se réserver tous ses droits contre l'armement du navire *Bissette-et-Pécoul*, pour poursuivre au domicile des armateurs dudit navire la réparation du préjudice causé à l'armement du navire *Cambronne*, par suite de l'abordage du 10 février 1855 ; que c'est ainsi, et en vertu de ces réserves, que l'affaire a été enfin portée devant le tribunal de commerce du Havre, par exploit en date du 18 août 1855 ;

« Attendu que cette procédure tout à fait irrégulière aurait pour effet de prolonger arbitrairement par les délais de distance, le délai d'un mois impérativement fixé par l'article 436 du Code de commerce pour former une demande en justice, en matière d'abordage, dans le lieu où le capitaine a pu agir ; qu'en outre elle pourrait mettre le

tribunal de commerce du Havre dans le cas d'ordonner, pour vérifier les faits, une contre-enquête en opposition à l'enquête faite devant le tribunal civil de Saint-Denis, contrairement à tous les principes qui veulent que l'enquête et la contre-enquête ne puissent être valablement faites que devant le même tribunal, et après qu'il a été saisi de la demande;

« Attendu que le départ du capitaine Labbé et du *Bissette-et-Pécoul*, ni l'absence de représentants de l'armement à Saint-Denis ne pouvaient pas changer la compétence territoriale, telle qu'elle résulte implicitement des dispositions de la loi déjà citée en matière d'abordage;

« Par ces motifs,

« Le tribunal statuant en premier ressort, se déclare incompétent pour connaître tant de l'action principale que des actions récursoires auxquelles elle a donné naissance, et condamne les demandeurs aux dépens. » (Lehir, 1856, 533 et s.; *vide infrà*, les notes du *Journal de Marseille*) (1).

---

(1) Lorsqu'un abordage a eu lieu entre un navire partant, qui a continué sa route, et un autre restant à l'ancre dans un port où le capitaine pouvait agir, et où il s'est borné à faire constater par experts les avaries souffertes par son navire, le tribunal du port de destination commune, dans lequel se sont ultérieurement rejoints les deux navires, n'est pas compétent pour connaître de l'action en indemnité pour les dommages causés par l'abordage [1]. (Trib. de com. de Mars., 8 août 1856; *J. M.*, 1856, 9e et 10e cahiers, Ire part., p. 273.)

Si, lorsqu'il s'agit d'une action en indemnité pour dommages

[1] Voir en sens contraire l'arrêt d'Aix du 24 nov. 1852, dans ce recueil, t. 31-1-132. — Consulter aussi le jugement du Havre, rapporté

Quant à la compétence criminelle, elle est :

« Ou celle du lieu du délit;

« Ou celle de la résidence du prévenu;

« Ou celle dans le ressort duquel le prévenu sera trouvé. (Article 63 du Code d'instruction criminelle.) »

115. En dehors des questions que nous venons d'esquisser, il en est encore qui ont de l'importance, et que les bornes imposées à notre ouvrage ne nous permettent pas d'examiner dans toute leur étendue; ce sont celles examinées par M. Sibille, pages 272 et suivantes : *Compétence, dans l'abordage entre navires français dans les eaux françaises et étrangères;*

Ou bien, compétence, dans l'abordage entre navires français et étrangers dans les eaux françaises et étrangères.

Suivant ces divers cas, la compétence et la responsabilité

---

causés par un abordage entre navires, la jurisprudence a admis, par dérogation au principe de l'article 59 du Code de procédure civile, et par extension des exceptions apportées à ce principe par l'article 420 du même Code, la compétence du tribunal le plus voisin du lieu du sinistre, ou même du tribunal du lieu où le navire abordé a terminé son voyage, pareille compétence ne saurait être attribuée au tribunal du lieu où s'est terminé le voyage du navire abordeur, quand le domicile des armateurs de ce navire est ailleurs [1]. (Trib. de com. de Mars. 28 nov. 1856; *J. M.*, 1856, 11e cahier, Ire part., p. 326.)

dans le présent volume, IIe partie, p. 145. — Un arrêt de Nîmes, du 22 mars 1855, rapporté dans Sir. Devil. 1855 2-771, a décidé, contrairement à ce jugement, que le tribunal du domicile du défendeur est compétent pour connaître de l'action en réparation de dommages causés par un abordage arrivé dans un lieu autre que celui de ce domicile.

[1] Voir vol. XXXIV, Ire partie, p. 273 ci-dessus, et IIe partie, p. 145.

sont soumises à certaines règles qui sont développées avec la plus grande érudition, par M. Sibille, *loco citato*.

Le tribunal de commerce de Marseille, à la date du 17 mars 1857 et, après lui, la Cour d'Aix, les 2 avril et 12 mai 1857, viennent de faire, au point de vue de la compétence entre Français et étrangers, l'application de l'article 14 du Code Napoléon. Ces décisions font aussi connaître la portée des articles 435 et 436 au profit du capitaine étranger. Il s'agissait, dans l'espèce, de l'abordage, de triste mémoire, du navire le *Lyonnais;* les armateurs poursuivirent le capitaine de l'*Adriatic* qui était étranger, et sur les exceptions opposées par celui-ci, tant contre l'article 14 du Code Napoléon français, que contre les articles 435 et 436 de notre Code de commerce, le tribunal de commerce de Marseille jugea (1) :

« Attendu que le capitaine américain Durham, commandant le navire *Adriatic*, cité par des demandeurs français comme responsable de la perte du bateau à vapeur le *Lyonnais*, qui a été coulé bas par suite d'un abordage dans l'Océan atlantique, en pleine mer, oppose l'incompétence des tribunaux français ;

« Attendu, comme l'a dit la Cour de Rouen, dans son arrêt du 6 février 1841, que tout Français a le droit de demander justice aux tribunaux de son pays, et que ce droit est une conséquence de la protection due par la puis-

(1) Nous empruntons la citation de ces décisions et des notes qui les accompagnent au *Journal de Marseille* de MM. Clariond, Aicard et Second.

sance publique aux régnicoles; que l'on n'excipe d'aucun traité qui en ait restreint l'exercice dans les relations des Français avec les Américains;

« Attendu que l'article 14 du Code Napoléon l'a établi dans les termes les plus généraux, en autorisant tout Français à soumettre à la juridiction de ses magistrats le jugement des obligations contractées envers lui soit en France, soit en pays étrangers; que le mot obligation est lui-même, dans le langage légal, l'expression générale de tout lien de droit formé par les conventions imposées par l'autorité de la loi, ou né de tout fait de l'homme qui fait encourir une responsabilité;

« Que le terme *obligation* est aussi général que le mot *droit* et en est le corrélatif, et que l'article 14 embrassant toutes les obligations contractées envers des Français en quelque lieu que ce soit, étend la juridiction des magistrats de la France à la connaissance de tous les droits privés que les nationaux ont à exercer en justice à l'égard des étrangers, qu'ainsi les tribunaux de commerce français sont compétents par cela seul qu'ils sont saisis d'une contestation commerciale par un Français;

« Par ces motifs, le tribunal déboute le capitaine Durham de ses fins en compétence, retient la cause (1).

---

(1) *Conf.* arrêt de Rouen, du 6 février 1841 (Devill., 41-1-129; Dalloz, 1841, 2-122); arrêt de la Cour de cassation, du 13 décembre 1842, rejetant le pourvoi formé contre le précédent (Devill., 1843, 1-14; Dalloz, 1843, 1-15); divers arrêts de Montpellier, Poitiers et Paris, cités en note des précédents; Merlin, Répert.,

« Appel est émis au nom du capitaine. Néanmoins et sous toutes réserves à raison de cet appel, il est procédé à l'audition des témoins cités à la requête, soit de Gauthier frères, soit du capitaine Durham lui-même. Après l'enquête et la contre-enquête dont les résultats sont constatés dans le jugement ci-après, le tribunal a entendu les plaidoiries au fond et statué dans les termes suivants, qui font suffisamment connaître les moyens plaidés de part et d'autre, en ce qui touche la faute et les articles 435, 436 :

« Attendu, en fait, que le 2 novembre dernier, à 11 heures du soir, par une nuit étoilée mais brumeuse, une collision eut lieu entre la barque américaine *Adriatic* et le vapeur français le *Lyonnais*, en pleine mer, à 70 milles environ de New-York ;

« Qu'à la suite de cette collision, l'*Adriatic*, après un court moment d'arrêt à l'arrière du *Lyonnais*, continua sa route et se dirigea vers le port le plus voisin afin d'y réparer les avaries qu'il avait souffertes ;

« Qu'arrivé à Glocester, le 4 novembre, il y fit son rapport dans la forme usitée aux États-Unis, et le fit parvenir à Belfast, son port d'attache, où ledit rapport fut rendu public ;

---

v° *Etranger*, 14 ; Pardessus, n° 1478 ; Fœlix, Droit intern., p. 221 ; Massé, *Droit commercial*, t. II, n° 194 ; Sibille, *de l'Abordage*, n° 374. — *En sens contraire*, arrêt de Paris, du 5 juin 1829 (Sirey, 29-2-249), qui restreint l'application de l'art. 14, C. Nap., aux seules obligations dérivant d'un contrat, et une consultation remarquable de M. Crémieux, insérée par Devilleneuve en même temps que l'arrêt de rejet ci-dessus, 1843-1-14.

« Que le *Lyonnais* qui, à la suite de l'abordage, ne paraissait avoir reçu aucune avarie, continua sa route sans ralentir sa marche, et que ce ne fut que dix minutes après l'événement, qu'une voie d'eau s'étant déclarée, ce navire commença à être en péril, et qu'après trente-six heures de luttes héroïques, mais restées impuissantes, il disparut dans les flots ;

« Que le second lieutenant Luguière, miraculeusement échappé à ce grand désastre avec quelques compagnons d'infortune, atteignit, après avoir été recueilli par le navire l'*Elise*, le port de New-York, le 14 novembre, où, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, il a fait son rapport devant le consul ;

« Que l'*Adriatic*, après avoir réparé ses avaries et terminé son voyage, prit, à Savanha, une cargaison de bois pour La Ciotat ;

« Qu'arrivé dans ce dernier port, sa présence y ayant été connue de MM. Gauthier frères, armateurs du *Lyonnais*, ceux-ci formèrent immédiatement opposition au départ de l'*Adriatic*, et assignèrent le capitaine Durham, qui le commandait, à comparaître devant le tribunal de céans pour s'entendre condamner à tous dommages-intérêts résultant de l'abordage qui, selon Gauthier frères, avait eu lieu par la faute du capitaine Durham, et à la suite duquel le *Lyonnais* avait été entièrement perdu (1) ;

(1) Le 21 février 1857, la requête en opposition à la sortie du navire *Adriatic* a été présentée par Gauthier frères, et ordonnancée par le président. Signification en a été faite, le 22, aux autorités du

« Que le capitaine Durham a combattu ces prétentions comme non-recevables et mal fondées, et a conclu à l'adjudication en sa faveur de dommages-intérêts pour la réparation du préjudice à lui causé par l'opposition mise au départ de son navire;

« Attendu, sur le fond, que des explications fournies au nom des parties, des pièces produites et des témoignages entendus, il résulte :

« 1° Que vingt minutes avant la collision, à l'instant même où, pour la première fois, le capitaine Durham aperçut les feux réglementaires dont était pourvu le *Lyonnais*, le vent était à la partie sud-ouest, l'*Adriatic* faisait route nord-ouest un quart ouest, naviguant au plus près, les amures à babord, les voiles de perroquet carguées, deux ris dans les huniers, les hommes de quart sur le pont et parmi eux le capitaine;

« 2° Que le capitaine Durham, dès ce moment, fit hisser vers le mât d'artimon, sur la dunette de l'*Adriatic*, qui n'avait jusque-là aucun feu, une lanterne qui, jusqu'au moment de la collision, fut tenue par le second du navire à une élévation de trois ou quatre mètres au-dessus du pont; que l'*Adriatic* n'a pas changé de route et n'a fait aucune manœuvre jusqu'au moment où la rencontre avec le *Lyonnais* devenait imminente;

« 3° Qu'à ce moment, c'est-à-dire, trois minutes avant l'abordage, le capitaine Durham, voyant que le *Lyonnais*

---

port de La Ciotat, et le 23, au capitaine Durham. Le 28, a été formée contre ce dernier la demande en justice à raison de l'abordage.

changeait de route et manœuvrait pour passer à l'avant de l'*Adriatic*, cria immédiatement : tous les hommes sur le pont! commanda : barre à tribord! fit loffer son navire afin de se porter tout à fait contre le vent, ce qui devait alors faire fasier les voiles, et ralentissait, autant que faire se pouvait, la marche du navire;

« 4° Que le *Lyonnais*, au moment où il a été aperçu par l'*Adriatic*, faisait route est-nord-est, vent grand largue, amures à tribord, toutes voiles au vent, marchant à toute vapeur, les hommes de quart, le capitaine et le second sur le pont, deux hommes au bossoir;

« Que n'ayant aperçu l'*Adriatic* que peu d'instants avant l'abordage, le matelot Choupeau, qui était au bossoir, cria : *navire tribord!* et sonna la cloche; que le capitaine Devaux se précipita sur la barre, la porta vivement à tribord, fit entendre le sifflet d'alarme, et que le *Lyonnais* alors virant babord continua sa route sans ralentir sa marche et passa rapidement à l'avant de l'*Adriatic* au moment où la collision a eu lieu;

« 5° Que le *Lyonnais* dans sa marche rapide, en rencontrant l'*Adriatic* qu'il n'avait pu complètement éviter, le heurta violemment, lui fit quelques avaries, et que, dans le choc qu'il éprouva lui-même, n'ayant reçu aucune avarie apparente, il continua immédiatement sa route;

« 6° Que l'*Adriatic* qui avait perdu sa poulaine, restée sur le *Lyonnais*, et qui avait une partie de son avant désemparée, resta quelque temps arrêté à l'arrière du *Lyonnais*, afin de pourvoir aux plus pressantes réparations avant de continuer sa route;

« Que de ces faits il résulte, d'une manière évidente, qu'aucune faute ne pourrait être reprochée au capitaine Durham, et que l'abordage survenu entre le *Lyonnais* et l'*Adriatic* ne saurait être considéré que comme un événement fortuit, et, aux termes de l'article 407 du Code de commerce, ne peut donner lieu à aucune condamnation en dommages-intérêts;

« Que vainement Gauthier frères voudraient faire découler la condamnation du capitaine Durham :

« De l'absence de feux réglementaires à bord de l'*Adriatic;* de la prétendue absence d'hommes sur le pont au moment de l'abordage; de la prétendue fausse manœuvre qu'aurait faite le capitaine Durham;

« Attendu que Gauthier frères n'établissent, en aucune manière, que les navires américains soient astreints à avoir des feux réglementaires à bord, et qu'il ressort au contraire des documents fournis qu'aucune loi ni aucun règlement n'existent aux États-Unis qui obligent les navires à voile, à avoir des feux allumés en pleine mer; que le capitaine Durham ayant eu la précaution, dès qu'il a aperçu le *Lyonnais*, de hisser une lanterne à l'arrière de l'*Adriatic,* point le plus apparent dans la circonstance, eu égard à la position respective des deux navires, a fait ce qu'une sage prudence lui commandait de faire et tout ce à quoi il était tenu à défaut de prescription légale à ce sujet;

« Attendu que la présence des hommes de quart sur le pont, ainsi que celle du capitaine Durham, sont attestées d'une manière précise et unanime par les nommés S. S. Thombs, Warrem Thomas, Williams Kalley, qui ne se

trouvent contredits par le deuxième lieutenant Luguière, le matelot Chopeau et le chauffeur Cauvin que d'une manière hésitante et s'appuyant seulement sur des appréciations qui n'ont point de base certaine et qui sont éloignées de toute probabilité ;

« Attendu que le capitaine Durham qui commandait un navire à voiles, qui naviguait au plus près, et qui n'avait, par suite, qu'une marche très-ralentie, ne devait pas faire autre chose, se trouvant en présence d'un bateau à vapeur allant vent grand largue, toutes voiles dehors et à toute vapeur, que de continuer sa route sans rien changer à ses allures, laissant au vapeur, maître de ses mouvements, le soin de l'éviter ;

« Qu'au moment où la rencontre devint imminente et alors que le capitaine Durham vit le *Lyonnais* arrivant à toute vapeur sur son avant, il ne lui restait évidemment d'autre manœuvre à faire que celle qu'il a opérée, et qui seule pouvait prévenir la rencontre, s'il était encore possible, ou devait en atténuer les effets ;

« Que le capitaine du *Lyonnais* qui, par suite de la nuit brumeuse, n'avait aperçu que tard l'*Adriatic*, en portant la barre à tribord, en continuant sa route sans faire stopper la machine, avait évidemment en vue de passer à l'avant de l'*Adriatic*, ce qui lui parut sans doute possible, et le capitaine Durham, par sa manœuvre, lui en facilitant le moyen au lieu d'y faire obstacle ;

« Attendu que Gauthier frères reprochent encore au capitaine Durham d'avoir, au mépris de toutes les lois de l'humanité, quitté le lieu du sinistre sans avoir porté aucun

secours au *Lyonnais* en détresse, et d'avoir ainsi, en aggravant sa faute, ajouté à sa responsabilité ;

« Que si les tribunaux doivent toujours énergiquement flétrir de pareils actes, lorsqu'ils ont occasion de les reconnaître et de les constater, il est aussi de leur devoir de proclamer hautement l'innocence de ceux auxquels ils sont reprochés, alors que, comme dans la cause actuelle, tout démontre qu'une pareille accusation n'est nullement fondée ;

« Que ce devoir est d'autant plus impérieux, dans l'espèce, que l'accusation d'inhumanité portée contre le capitaine Durham, avant d'être formulée devant le tribunal, avait eu dans la presse américaine et dans la presse européenne un immense et presque universel retentissement ;

« Que des faits de la cause il résulte la preuve incontestable, pour le tribunal, que cette accusation n'est, en effet, nullement méritée ; qu'au moment de l'abordage, le *Lyonnais* a continué sa route sans ralentir sa marche, que tout devait faire supposer au capitaine Durham que le *Lyonnais* n'avait reçu aucune grave avarie, qu'aucun secours ne lui a été demandé pendant son temps d'arrêt pour réparer les avaries de l'*Adriatic;* que le capitaine Devaux lui-même n'a pas cru le *Lyonnais* en danger avant le moment où l'eau envahissant le navire a révélé une situation dont l'existence jusque-là n'était pas soupçonnée ;

« Que les signaux de détresse, coups de canon tirés, fusées lancées et moines brûlés, dont parlent les témoins de l'enquête, dont le rapport du lieutenant Luguière ne fait pas mention et sur lesquels il n'aurait pas gardé le silence

s'ils avaient dû avoir la signification qu'on veut leur donner aujourd'hui, n'ont dû être faits qu'au moment où est apparue toute la gravité du danger que courait le *Lyonnais*, après les premiers efforts tentés pour aveugler la voie d'eau et s'en rendre maître, et alors que l'*Adriatic* était déjà trop éloigné pour que ces signaux fussent aperçus ou entendus par les hommes de son bord ;

« Attendu, *sur la fin de non-recevoir*, que la demande de Gauthier frères devrait encore être repoussée faute de protestations signifiées en temps utile et conformément aux articles 435 et 436 du Code de commerce (1) ;

---

(1) *Conf.*, arrêt de la Cour de cassation, ch. civ., du 13 messidor an XIII, rejetant le pourvoi formé contre un arrêt de Poitiers, du 16 nivôse an XI (Dalloz, Nouv. rép., *Droit marit.*, n° 2294), et la presqu'unanimité des auteurs qui se sont occupés de la question, notamment Merlin, Rép., v° *Abordage*, t. I, p. 25 ; Boulay-Paty, *Droit comm. et marit.*, t. IV, p. 608 et 609 ; Devilleneuve et Massé, *Contentieux comm.*, v° *Abordage*, n° 13 ; *Journal du Palais*, Répert., v° *Avarie*, n° 166 ; A Caumont, *Dictionnaire de droit maritime*, v° *Abordage*, n° 26 ; Sibille, *de l'Abordage*, n° 108, qui traite la question avec beaucoup plus d'étendue que les auteurs précédents. — *En sens contraire*, arrêt de Rennes, du 5 février 1838, rapporté par Sibille ; arrêt de Florence, rendu en 1842, sur l'abordage entre les bateaux à vapeur *Pollux* et *Mongibello*, et indiqué par Dalloz, Nouv. répert., *Droit maritime*, n° 2294 ; Emérigon, t. II, p. 304 ; Dalloz qui, après avoir soutenu, dans la première édition de son répertoire, l'opinion consacrée par la Cour de cassation en l'an XIII, est revenu, dans son nouveau répertoire, à l'opinion contraire, à l'appui de laquelle il avait fourni devant la Cour de Florence, une consultation rédigée pour les propriétaires du *Pollux*. — Les pro-

« Que le rapport fait par le lieutenant Luguière, à New-York, ne saurait en tenir lieu, la loi exigeant, en termes très-précis, la signification d'un acte ;

« Que si le lieutenant Luguière n'a pas fait cette signification à New-York, alors qu'il ignorait la destinée du capitaine Devaux et le nom du navire qui avait abordé le *Lyonnais*, cette signification aurait dû être faite après son arrivée en France, par les armateurs du navire, au parquet de M. le procureur impérial, ce qui n'a pas été effectué (1) ;

« *Sur la demande en dommages-intérêts du capitaine Durham :*

« Attendu que le capitaine Durham ne justifie d'aucun autre dommage que la perte de temps éprouvée par suite du retard apporté à son départ par l'instance actuelle ;

« Que Gauthier frères, en introduisant cette instance,

---

priétaires du *Mongibello* rapportaient, de leur côté, une consultation émanée de M. Duvergier.

(1) Quand le lieutenant Luguière est arrivé à New-York, déjà les journaux avaient publié des relations *de l'abordage du navire Adriatic, de Belfast, capitaine Durham, avec un steamer inconnu*, et, en publiant le rapport du lieutenant Luguière, ils ne manquèrent pas de faire remarquer que c'était évidemment avec l'*Adriatic* que le *Lyonnais* s'était rencontré. Ces articles des journaux américains, notamment du *Courrier des Etats-Unis*, furent reproduits le 1er et le 2 décembre par les journaux du Havre, port d'attache du *Lyonnais*, et quand le lieutenant Luguière rentra en France, le 29 décembre, il était certain, pour tout le monde, que l'*Adriatic* était bien le navire avec lequel avait eu lieu la collision si fatale au *Lyonnais*.

n'ont fait qu'obéir au devoir qui leur était imposé par l'étendue du désastre, le nombre des victimes que ce désastre avait faites et l'importance des intérêts qui sont engagés;

« Que le capitaine Durham ne saurait méconnaître lui-même qu'il se trouvait intéressé à ce que toutes les circonstances de cette cause fussent éclairées du jour de l'audience, et que la vérité, qui devait ressortir des débats, pût détruire les graves inculpations qui pesaient sur lui; que, toutefois, il y a lieu d'avoir égard à la demande du capitaine Durham, dans le cas où les sieurs Gauthier frères continueraient, après le prononcé du présent jugement, à apporter obstacle à la sortie de l'*Adriatic;*

« Attendu que le tribunal a enfin à statuer sur le soulèvement, demandé par le capitaine Durham, de l'opposition signifiée à la sortie de son navire, et de la saisie-arrêt pratiquée sur le fret qui lui est dû par les services maritimes des Messageries Impériales ;

« Attendu que cette opposition et cette saisie-arrêt ont eu lieu en vertu d'une ordonnance de M. le président du tribunal de commerce de La Ciotat; que les parties consentant à plaider devant le tribunal de commerce de Marseille, du moment que ce tribunal a reconnu la compétence de la juridiction française, l'ont investi de toutes les attributions qu'auraient eues les magistrats consulaires de La Ciotat s'ils avaient été saisis du litige;

« Qu'il a été jugé que, par application de l'article 417 du Code de procédure civile, le tribunal de commerce pouvait rétracter les ordonnances de l'espèce dont il s'agit,

émanées de M. le président, et soulever, par suite, les oppositions qui en ont été la conséquence ;

« Que le tribunal doit user de ce droit, puisqu'il résulte de ce jugement que les causes pour lesquelles les sieurs Gauthier frères se sont opposés à la sortie du navire du capitaine Durham et ont saisi et arrêté son fret, ne sont pas réelles ;

« Par ces motifs, le tribunal déboute les sieurs Gauthier frères de la demande par eux formée contre le capitaine Durham, comme non-recevables et mal fondés ; dit n'avoir lieu d'accorder des dommages-intérêts au capitaine Durham pour l'obstacle mis au départ de son navire jusqu'au prononcé du présent jugement ; soulève l'opposition signifiée par les sieurs Gauthier frères à la sortie du navire *Adriatic*, et la saisie-arrêt pratiquée sur le fret à lui dû par les services des Messageries Impériales, opposition et saisie-arrêt formées en vertu de l'ordonnance de M. le président du tribunal de commerce de La Ciotat, laquelle est au besoin rétractée ;

« Ordonne, en conséquence, que le capitaine du port de La Ciotat, le commissaire de la marine, le receveur des douanes et le capitaine des douanes dudit port seront tenus de délivrer immédiatement au capitaine Durham, son congé, acquit de douanes, patente ou permis de sortie ; et pour le cas où l'obstacle à la sortie du navire serait maintenu par les sieurs Gauthier frères, les condamne à *cinq cents francs* de dommages-intérêts par jour, à partir du 5 avril courant ; les condamne aux dépens ; déclare le jugement exécutoire par provision moyennant caution ;

« Donne acte au capitaine Durham de ses réserves, tant à l'égard de l'incompétence des tribunaux français, qu'à l'égard de son action en dommages-intérêts pour le préjudice qu'il prétend avoir éprouvé par suite de l'abordage, sous toutes les réserves contraires. »

Appel par Gauthier frères et Comp., qui, devant la Cour, ont reproduit les moyens qu'ils avaient fait valoir devant le tribunal, mais en y ajoutant des conclusions subsidiaires en nomination d'experts chargés d'apprécier les manœuvres faites, avant l'abordage, par le *Lyonnais* et l'*Adriatic*. Mais la Cour :

« Sur l'incompétence : — Adoptant les motifs du jugement du 17 mars 1857 ;

« Sur la fin de non-recevoir proposée par le capitaine Durham et tirée des articles 435 et 436 du Code de commerce :

« Attendu que, s'il est vrai que la loi américaine n'impose ni formalités ni délais pour introduire une action en cas d'avaries ou dommages résultant d'un abordage, cette loi ne peut être invoquée contre l'intimé qui, traduit devant les tribunaux français pour se voir appliquer la loi française, a le droit de se prévaloir des moyens que cette loi peut fournir à sa défense ;

« Qu'il y a donc lieu d'examiner si les articles 435 et 436 doivent régir la cause ;

« Attendu que la généralité des mots POUR DOMMAGES *causés par l'abordage,* contenus dans le troisième paragraphe de l'article 435, ne permet pas d'en exclure le cas où l'abordage a causé la perte du navire, à moins d'admet-

tre, ce qui ne peut se supposer, que ce cas si grave eût échappé à l'attention du législateur;

« Que si, dans le cas où il y a avarie seulement, on explique la rigueur de la loi par la nécessité de ne pas confondre, en les constatant sur-le-champ, les avaries causées par l'abordage avec celles qui pourraient avoir une autre cause, cette même rigueur s'explique également et même à plus forte raison, en cas de perte totale, par la nécessité de faire constater le sinistre lui-même, d'éviter le dépérissement des preuves et de ne pas laisser indéfiniment incertains les droits si importants qui peuvent naître d'un abordage ayant causé la perte entière du navire abordé ;

« Que cette rigueur, au surplus, cesse de paraître excessive, lorsque l'on sait qu'elle n'atteint le capitaine que du moment où il a pu agir ;

« Attendu que l'abordage peut produire, soit de simples avaries, soit la perte du navire ;

« Attendu que, dans le premier cas, il sera toujours facile d'agir sans retard ; qu'en effet, tant que le navire subsiste, le capitaine et, en cas d'empêchement ou de décès, l'officier qui le remplace, ont qualité pour agir et connaissent leurs droits et leurs devoirs quant à ce ;

« Attendu qu'en cas de perte du navire, au contraire, alors que l'équipage peut périr aussi ; que les officiers peuvent être engloutis par les flots à l'insu les uns des autres ; qu'on ne sait, pendant un certain temps du moins, sur qui, en fait, reposent les actions, il est impossible d'admettre que les droits de tous les intéressés puissent être compromis et perdus, si tel officier sauvé, mais comptant sur ses

chefs dont il ignorerait la mort, négligeait une formalité qu'il ne se croirait pas nécessairement obligé de remplir ; — qu'en pareil cas, évidemment, les armateurs, assureurs et autres intéressés ne seraient soumis qu'au droit commun pour l'exercice de leurs actions, ou seraient, tout au plus, tenus d'agir dans un délai moral ;

« Attendu que, dans l'espèce, après l'abordage et au moment où le navire allait être englouti, l'équipage et les passagers du *Lyonnais* ont été distribués sur des canots et des radeaux confiés aux divers officiers du bord ;

« Qu'ils ont été dispersés sur l'Océan et n'ont pu suivre leur destinée respective ; que le lieutenant Luguière et quelques hommes sont parvenus à aborder à New-York ;

« Que l'on ignore encore le sort du capitaine et autres officiers plus élevés en grade que le lieutenant Luguière ; — que ce dernier a pu faire, à New-York, un rapport de précaution, sans se croire investi des droits du capitaine et soumis à l'obligation de remplir tous les devoirs imposés à celui-ci par la loi, dans l'intérêt de l'armement ; d'où il suit que ce rapport, document utile à consulter pour s'éclairer sur les causes du sinistre, ne peut pas être regardé comme l'œuvre du capitaine, dans les circonstances de la cause, et entraîner, sous prétexte d'irrégularité, la perte des droits de tous les intéressés ;

« Attendu que la mort du capitaine du *Lyonnais* étant un fait encore plus ou moins douteux, de même que celle de ses premiers lieutenants, on ne saurait se prévaloir de l'absence ou de l'accomplissement irrégulier des formalités prescrites par les articles 435 et 436 du Code de commerce,

puisqu'il n'est pas établi que le capitaine ou ceux qui devaient légalement le remplacer, ont pu agir et se sont abstenus de le faire; que le point de départ des prescriptions édictées par ces articles, ne peut être fixé; qu'il suit de là que les armateurs ne sont pas déchus de leur action; qu'ils sont d'autant plus excusabes de n'avoir pas agi à la première nouvelle du sinistre, que, dans l'origine, le navire abordeur, son capitaine et ses armateurs inconnus d'abord, n'ont été signalés plus tard que par des articles de journaux (1); qu'il fallait pouvoir s'éclairer à cet égard et surtout s'enquérir de la manière dont les faits s'étaient accomplis avant d'intenter une action en justice;

« Au fond : attendu que, pendant la nuit du 2 novembre dernier, le navire l'*Adriatic* a abordé le *Lyonnais* par le flanc vers l'arrière et lui a occasionné une voie d'eau qui, après un certain nombre d'heures, a déterminé sa perte totale; qu'il y a lieu de rechercher par la faute de qui cet abordage a eu lieu;

« Attendu que les éléments de décision déférés à la Cour, consistent :

« 1° Dans les règles nautiques et les usages généraux de la navigation;

« 2° Dans les rapports du capitaine Durham et le livre de bord de l'*Adriatic* d'une part, et le rapport du lieutenant Luguière, d'autre part;

« 3° Dans les enquêtes;

« Attendu que ces documents présentent déjà des en-

---

(1) Voy. la note p. 312.

seignements dont la justice peut faire usage avec fruit;

« Qu'il en résulte :

« 1° Que l'*Adriatic* est un navire à voiles de 400 tonneaux; — que le *Lyonnais* est un navire à vapeur du port de 1070 tonneaux;

« 2° Que le premier, pendant la nuit du 2 novembre, naviguait au plus près du vent dans la direction ouest-nord-ouest; que le *Lyonnais* naviguait est-nord-est, sous voiles et vapeur, filant dix à onze nœuds;

« 3° Que le vent soufflait du sud-ouest;

« 4° Que le temps était un peu sombre ou soit que l'atmosphère était brumeuse;

« 5° Que l'*Adriatic* naviguait sans feux; que le *Lyonnais* avait les feux réglementaires; que l'*Adriatic* a aperçu les feux du *Lyonnais* vingt minutes avant la rencontre; que le *Lyonnais n*'a aperçu l'*Adriatic* que trois minutes environ avant cette même rencontre;

« 6° Que l'*Adriatic*, s'il a fait hisser un feu, soit dès qu'il a aperçu le *Lyonnais*, soit plus tard, n'a employé, dans ce but qu'une lanterne qu'il a fait tenir par un homme de l'equipage près du mât d'artimon; que l'*Adriatic* n'a, du reste, signalé sa présence depuis qu'il a aperçu les feux du *Lyonnais*, ni par des feux autres que la lanterne dont il vient d'être parlé, ni par les fusées, ni par des sifflets, ni par des cloches ou par tout autre moyen;

« 7° Que trois minutes environ avant la rencontre et au moment où l'*Adriatic* a été aperçu et signalé par un homme placé au bossoir du *Lyonnais*, et sur le cri : *navire à tribord*, prononcé par cet homme, le capitaine ordonna la

manœuvre *tout à tribord!* que l'abordage eut lieu quelques instants après;

« Attendu qu'il peut être utile de consulter des hommes expérimentés dans l'art de la navigation, sur le point de savoir, eu égard aux faits ci-dessus et à tous ceux résultant des pièces du procès, quelles manœuvres devaient respectivement faire les deux navires pour éviter l'abordage qui a eu lieu; quelles mesures de précaution auraient dû être prises ou auraient été négligées par l'un ou l'autre des navires, depuis le moment où ils s'étaient respectivement aperçus;

« Si les manœuvres opérées par le capitaine du *Lyonnais* constituent une imprudence et doivent être regardées comme la cause déterminante de l'abordage; si, de son côté, le capitaine de l'*Adriatic* a fait tout ce que conseillaient la prudence, les usages généraux de la navigation et les règles nautiques;

« Attendu qu'il peut être aussi très-utile de consulter le rapport officiel déposé par le capitaine Durham à Glocester, lors de la relâche qu'il y a faite le 5 novembre 1856, lequel document devra être remis aux experts;

« Par ces motifs, la Cour confirme le jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 17 mars dernier, sur la compétence; infirme le jugement du même tribunal en date du 2 avril 1857, au chef qui a accueilli la fin de non-recevoir; et sans avoir égard à ladite fin de non-recevoir dont le capitaine Durham est débouté, avant dire droit au fond, tous moyens des parties sur ce point réservés;

« Ordonne que le capitaine Durham sera tenu de pro-

duire le rapport par lui fait, à Glocester, le 6 novembre dernier;

« Ordonne encore que, par trois experts dont les parties seront tenues de convenir dans les cinq jours de la signification du présent arrêt et, à défaut, par les sieurs.......... il sera pris connaissance des pièces et documents de la cause y compris le rapport fait à Glocester par le capitaine Durham;

« Charge lesdits experts, au vû des faits ci dessus relatés et de tous les documents qui leur seront soumis, de donner leur opinion sur les causes de l'abordage qui a eu lieu entre le *Lyonnais* et l'*Adriatic*, le 2 novembre dernier, et sur les faits de faute ou d'imprudence qui pourraient être imputés à l'un ou à l'autre des capitaines de ces deux navires;

« Pour, sur cette production et le rapport des experts fait et déposé, être statué définitivement sur le fond; dépens réservés. »

Nous venons de faire connaître les questions les plus importantes soulevées par l'abordage, et pour mieux les faire apprécier, nous avons voulu citer de nombreux arrêts. On peut classer ces questions en quatre principales : le caractère de l'abordage, la nature de la faute, les prescriptions des articles 435, 436, la juridiction et la compétence.

Le caractère de l'abordage est évidemment tracé par la loi, il faut que le choc ait lieu entre deux navires, et par navires il faut entendre qu'ils soient navigables. Dès lors, tout choc qui n'est pas dans ces conditions, n'est pas régi par les articles du Code qui règlent la matière de l'abordage.

Si la nature de la faute est laissée à l'appréciation des tribunaux, il est certain qu'il est de l'intérêt du commerce et aussi souvent de la vie des hommes que les tribunaux se montrent sévères lorsque toutes les mesures de précaution n'ont pas été prises pour éviter l'abordage. Dès lors, les tribunaux étant rigoureux observateurs des exceptions prévues par les articles 435, 436, ne devront pas cependant oublier qu'il est d'un intérêt général que le bénéfice accordé par le législateur ne soit pas une impunité funeste.

Quant à la juridiction et à la compétence, sans doute il importe que chaque tribunal garde ses attributions; mais l'on comprend que les questions de juridiction ont un intérêt assez restreint, si bonne justice émane de l'un ou de l'autre tribunal. Toutefois, nous croyons, en définitive, que la connaissance des questions soulevées par l'abordage, se liant presque toujours, soit directement, soit indirectement, à un fait commercial, appartiendrait plus rationnellement aux tribunaux commerciaux qu'aux tribunaux civils.

§ 9. — DES NAVIRES ET AUTRES BATIMENTS DE MER.

Sommaire.

116. Nature des navires et bâtiments de mer;
117. Dettes privilégiées; conditions du privilége; vente des navires;
118. Saisie du navire; règles de la saisie;
119. Formalités à remplir pour la validité de la saisie, et des conséquences de la saisie; droits des tiers.

116. Les questions qui se rattachent au navire appartiennent nécessairement au sujet que nous traitons quoique indirectement, puisque le navire est le moyen du transport maritime; aussi nous en ferons l'objet d'un article spécial.

« Parler du navire, c'est parler du chef-d'œuvre de l'industrie humaine, disent MM. Delamarre et Lepoitvin, t. IV, p. 173. Nulle autre invention de l'homme n'est aussi fortement empreinte de génie, d'intelligence, d'audace; nulle autre non plus n'en surpassa jamais l'importance sociale et commerciale.

« Que de méditations et d'études, que d'essais, quelle persévérance pour perfectionner cette machine, et en approprier toutes les parties à sa fin!

« Comment n'être pas saisi d'admiration au spectacle de ce véhicule voguant majestueusement sur l'abîme des mers, tantôt à la faveur des vents dont un art merveilleux discipline les efforts et dirige les effets; tantôt malgré leur inertie ou leur fureur, qu'un art plus merveilleux encore,

s'il est possible, réduit à l'innocuité ou à l'impuissance!

« Car l'homme n'a pas seulement trouvé le secret de maîtriser la foudre, et découvert dans un fluide invisible un guide sûr, un moniteur assidu des moindres déviations du navire. Il lui est donné aujourd'hui de dominer les éléments les plus redoutables et les plus impatients du joug, de les comprimer, de les dilater au gré de son vouloir (1). On dirait qu'émule du Tout-Puissant, lui aussi, dans une création secondaire, *a fait les vents ses messagers, et son ministre, le feu dévorant* (2). Voilà par quels prodiges, bravant les marées, défiant les tempêtes, et se jouant parmi les tonnerres qui s'éteignent et se taisent à son aspect, il franchit en dominateur, quels que soient le calme ou les agitations de la mer et de l'air, l'immensité des espaces que mille obstacles naturels semblaient avoir rendus éternellement infranchissables.

« C'est la navigation qui a exploré les contrées les plus lointaines, et y a porté le christianisme propagateur de la civilisation et de la liberté; c'est par elle que, sur la grande voie de l'Océan, s'établit cet échange continuel des pro-

---

(1) La France peut, à bon droit, revendiquer l'invention des navires à vapeur. Dès 1783, le marquis de Jouffroy avait fait à Lyon, sur la Saône, un grand nombre d'expériences sur un bateau de plus de cent tonneaux, dont la pompe à feu était le moteur unique. Fulton, né en 1767, n'a donc pas inventé le *Steam-Boat*. Mais à lui seul appartient la gloire, et cette gloire suffit à l'immortaliser, d'avoir vaincu des obstacles dont nul, avant lui, n'avait pu triompher.

(2) *Qui facis angelos tuos spiritus, et ministros tuos ignem urentem*. (Psal. 103.)

ductions de la nature et des produits de l'industrie dans les deux hémisphères. »

L'expression *navire*, comprend les agrès, mais non, en général, ce qu'on appelle victuailles et armement (1).

L'expression *facultés* embrasse seulement l'armement et les victuailles.

Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles; ils sont néanmoins, dit la loi, affectés aux dettes du vendeur et à celles qui sont privilégiées. (Ord. 1681, liv. II, tit. X, art. 1.)

Les navires sont affectés même aux dettes chirographaires du vendeur (2).

117. L'article 191 du Code de commerce (3) énonce les

---

(1) Boulay-Paty, *Droit commercial maritime*, t. I, p. 99; Pardessus, 3-599; Devilleneuve et Massé, vº *Navires*, nº 2.

(2) Aix, 20 août 1819; voy. cependant Cauvet, *Revue de législation*, t. III de 1849, p. 275.

(3) Sont privilégiées, et dans l'ordre où elles sont rangées, les dettes ci-après désignées : 1º Les frais de justice et autres, faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix; 2º les droits de pilotage, tonnage, *cale*, *amarrage* et bassin ou avant-bassin; 3º les gages du gardien, et frais du garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente; 4º le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et les apparaux; 5º les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port; 6º les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage; 7º les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet; 8º les sommes dues au vendeur, aux

dettes privilégiées, et l'article 192 du même Code (1) fait connaître comment doivent être justifiées les dettes privi-

---

fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage; et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué; 9° les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire; 10° le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, apparaux, et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage; 11° les dommages-intérêts dus aux affréteurs, pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage, les créanciers compris dans chacun des numéros du présent article viendront en concurrence, et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix. » (Art. 191 C. de comm.)

(1) « Le privilége accordé aux dettes énoncées dans le précédent article, ne peut être exercé qu'autant qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes : 1° les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les tribunaux compétents; 2° les droits de tonnage et autres, par les quittances légales des receveurs; 3° les dettes désignées par les n°s 1, 3, 4 et 5 de l'article 191, seront constatées par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce; 4° les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et désarmement arrêtés dans les bureaux de l'inscription maritime; 5° les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par le capitaine et les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts; 6° la vente du navire par un acte ayant date certaine, et les fournitures pour l'armement, équipement, et

légiées ; mais, comme toujours, la loi a été interprétée pour les cas imprévus. Voici quelques espèces :

Ainsi, le gardien du navire qui n'en garde qu'une partie, a privilége sur le tout, à moins que quelques parties n'aient été vendues séparément (1).

Il en est différemment pour le privilége du locateur des magasins qui s'applique à tout le navire (2).

L'article 2, titre Ier, livre IV, de l'ordonnance de la marine, qui exige un gardien de jour et de nuit; aussi bien sur les navires désarmés que sur les navires en cours d'armement, est encore en vigueur. Il en est ainsi, notamment dans le port du Havre, dont le règlement a renouvelé cette disposition.

Et dans ce cas, le marin préposé à la garde d'un navire même désarmé, a droit, pour le paiement de ses salaires,

---

victuailles du navire, seront constatées par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire, ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ ; 7° les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, armement et équipement, avant le départ du navire, seront constatées par des contrats passés devant notaires, ou sous signature privée, dont les expéditions ou doubles seront déposés au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours de leur date ; 8° les primes d'assurance seront constatées par les polices ou par les extraits des livres des courtiers d'assurances ; 9° les dommages-intérêts dus aux affréteurs seront constatés par les jugements, ou par les décisions arbitrales qui seront intervenues. » (C. com., 192.)

(1) Locré, 1-13.

(2) Boulay-Paty, 1-114 ; voy. Pardessus, t. III, n° 943.

au privilége du paragraphe 3 de l'article 191 du Code de commerce. Il en est ainsi alors même que depuis le désarmement il y aurait eu saisie du navire, et que l'huissier aurait préposé, comme gardien de la saisie, une personne autre que le gardien maritime.

Le copropriétaire d'un navire peut valablement prêter à la grosse sur ce même navire, mais ce prêt n'a d'effet que sur les parts des autres copropriétaires, et qu'autant que le copropriétaire prêteur à la grosse est, par l'abandon qu'il a fait de sa part dans ledit navire, conformément à l'article 216 du Code de commerce, devenu tout à fait étranger au navire et aux engagements contractés par le capitaine. (Art. 213 et 215 Code de comm.)(1).

Le capitaine n'a pas de privilége pour le droit de chapeau (2).

Les salaires du second voyage, s'ils ont été reçus sans protestation ni réserve, ne permettent plus d'invoquer le privilége pour ceux du premier voyage (3).

Le bailleur de fonds a privilége s'il est constant que les fonds ont été prêtés pour les nécessités de la navigation; il n'a pas besoin de surveiller l'emploi des sommes prêtées.

Émérigon (2-468), Boulay-Paty (*Droit maritime*, 1-119), Valin (p. 126), et Pothier (*Contrat à la grosse*, n° 52) enseignent même qu'il suffit que le prêt soit fait sur corps et

---

(1) Rouen, 28 novembre 1856; extrait du *J. de M.*, 35-2-65.

(2) Aix, 21 novembre 1833; *Journal de Marseille*, 14-1-241.

(3) Cour d'Aix, 21 novembre 1833, *Journal de Marseille*, tome XIV, 1re partie, page 257.



quille du vaisseau ; il n'est pas besoin d'expliquer que l'argent a été prêté pour la nécessité du voyage.

L'affréteur d'un navire, qui en est en même temps le consignataire, a privilége sur le navire et le fret pour les avances par lui faites au capitaine pour les besoins du navire.

Lorsque ces avances ont été faites comme paiement par anticipation sur le fret, il est inutile de s'enquérir si les sommes avancées ont été réellement employées aux besoins du navire.

Dans tous les cas, le consignataire du navire peut invoquer à son profit le privilége créé par l'article 93 du Code de commerce en faveur du commissionnaire.

En conséquence, en cas de faillite de l'armateur ou du capitaine copropriétaire du navire, le consignataire affréteur du navire ne peut être contraint de rapporter à la masse le fret qu'il a conservé par devers lui pour se couvrir de ses avances, encore bien que ce fret ne soit devenu exigible que depuis la date de l'ouverture de la faillite » (1).

L'affectation d'un navire à titre de gage au remboursement d'un prêt déguisé sous les apparences d'une vente à pacte de rachat, ne confère de privilége au créancier gagiste qu'autant qu'il s'est mis en possession réelle du navire. (Code Nap., art. 2076.) (2).

Celui qui a fait les avances sur un armement a, pour le

(1) Trib. de comm. du Havre, 28 avril 1856; *Journal de Marseille*, 34-2-105.

(2) Bordeaux, 6 août 1836; extrait du *Journ. de Mars.*, 35-2-14.

recouvrement de ces avances, un privilége sur le navire ou sur les assurances sur corps qui en représentent la valeur (1). Mais cette doctrine est contraire à celle qui a prévalu en matière d'assurance terrestre; l'indemnité due à l'assuré n'est pas la représentation de la créance hypothécaire s'il n'y a pas transport.

Si le navire a été construit pour le compte personnel de l'armateur ou de l'entrepreneur, le privilége des fournisseurs et ouvriers existe; mais il n'en est plus ainsi si le navire a été construit à forfait par l'entrepreneur pour le compte d'un armateur (2), et il en doit être ainsi, lorsque les ouvriers savaient notamment que l'entrepreneur construisait le navire pour autrui, et s'ils avaient traité avec lui, abstraction de toute garantie sur le navire (3). Dans ce dernier cas, toutefois, les fournisseurs et ouvriers ont une action contre le propriétaire du navire jusqu'à concurrence de ce qui peut être dû à l'entrepreneur (4).

---

(1) Bordeaux, 26 janvier 1839; D. P., 39-2-142.

(2) Rennes, 7 mai 1818; trib. de comm. de Bordeaux, 10 mars 1826; *Mémorial de Bordeaux*, t. III, p. 129; Persil, *Questions*, t. I, p. 72.

(3) Caen, 21 mars 1827; S., 27-290; Poitiers, 23 avril 1846; S. V., 47-2-630.

(4) Rouen, 31 mai 1826; S., 26-2-289; Valin, p. 248; Boulay-Paty, t. I, p. 131.

Si le navire périt en cours de construction, la perte est pour l'entrepreneur. (Delamarre et Lepoitvin, 4-190.)

« Le constructeur qui traite avec un armateur pour la construction d'un navire moyennant un prix fixé à forfait, payable en divers

Plusieurs arrêts ont donc déclaré que le privilége existait si les ouvriers et fournisseurs ignoraient le forfait (1).

---

termes, suivant le degré d'avancement des travaux, reste propriétaire du navire tant que ce navire n'a pas été achevé, mis à l'eau et reçu.

« En conséquence, si l'armateur tombe en faillite avant l'achèvement de la construction, le constructeur n'est point fondé à demander l'autorisation de vendre le navire pour compte de la faillite, et le prélèvement, par privilége sur le prix, du solde dû pour les travaux ; il doit rapporter les sommes qu'il a reçues en payement, et il n'a contre la faillite qu'une action en résiliation du marché et en dommages-intérêts, qui viendront en déduction des sommes dont il doit le rapport. » (Paris, 20 décembre 1856 ; *Journal de Marseille*, 35-2-44.)

(1) Cass., rejet, 30 juin 1829 ; S., 29-1-357 ; Aix, 30 mai 1827 ; S., 27-2-190 ; id., 3 janvier 1838 ; *Mémorial du Midi*, t. XXXVI, p. 253 ; Valin, p. 217 ; Boulay-Paty, sur Emérigon, 2-197, et *Droit maritime*, p. 124 ; Favard, v° *Privilége*, sect, .1, § 2, n° 19 ; Pardessus, 3-943 ; Delvincourt, 2-195.

MM. Clariond, Aicard et Segond, après avoir cité, dans le *Journal de Marseille* (34-2-169), des arrêts de Bordeaux des 4, 18 et 19 août 1856, qui déclarent *que* « le privilége que l'art. 191, n° 8, du Code de commerce accorde sur le navire aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, ne peut être exercé lorsque le navire a été construit à forfait pour le compte d'un tiers, et que les fournisseurs et ouvriers ont eu connaissance du marché passé entre le constructeur et ce tiers. — Dans ce cas, les fournisseurs et ouvriers n'ont d'action contre le tiers que jusqu'à concurrence de ce dont il se trouve débiteur envers le constructeur au moment où leur action est intentée. (Code Nap., art. 1798.) Mais c'est au tiers, pour lequel a été faite la construction, à établir par une preuve juridique et complète la connaissance que les fournisseurs et ouvriers ont eue

Mais MM. Delamarre et Lepoitvin, tome 5, page 481, admettent le privilége, qu'un navire soit construit à forfait ou par économie; il n'y a pas lieu de distinguer si les ou-

---

du marché à forfait; il ne suffit pas qu'il soit très-vraisemblable qu'ils n'aient pas ignoré l'existence de ce marché, » ajoutent la note suivante sur le droit des ouvriers ou des fournisseurs dans le cas qui vient de nous occuper :

« Voy. Conf. Rennes, 7 mai 1818; Rouen, 31 mai 1826; Caen, 21 mars 1827; Aix, 31 mai 1827, et 3 janvier 1838 (ces divers arrêts rapportés dans ce recueil, 4-2-182, 7-2-94, 8-2-180, 9 1-148, 17-1-45); req. rejet, 30 juin 1829; Dalloz, Nouveau Répertoire, v° *Droit maritime*, n° 255 et suiv., Boulay-Paty, t. I, p. 124. — En sens contraire Delamarre et Lepoitvin, t. V, n° 154; Pardessus, n°s 943 et 954, et la consultation suivante, délibérée par M. Ravez, le 15 janvier 1842, rapportée dans le *Journal des arrêts de Bordeaux* auquel nous l'empruntons :

« Nous n'estimons pas qu'on puisse régler et limiter par la loi civile les privilèges établis par la législation commerciale, tels que celui du fournisseur de matériaux pour la construction d'un navire que l'article 190 du Code de commerce déclare *meuble*.

« L'article 1798 n'a fait que reproduire, confirmer et étendre à tous les ouvrages civils l'ancienne jurisprudence française sur les constructions à l'entreprise des maisons et autres édifices, etc......

« En matière maritime, où, parmi nous, *le Consulat de la mer* formait le droit commun avant la publication de la célèbre ordonnance de 1681, les fournisseurs et les ouvriers étaient privilégiés sur le navire qu'ils avaient aidé à bâtir; et s'il était construit à forfait par un entrepreneur, il fallait, pour exclure leur privilége, que le *traité renfermant cette condition leur eût été signifié*....

« L'article 17 de l'ordonnance de la marine, au titre de la *saisie des vaisseaux*, ordonna que, si le navire vendu n'avait point encore fait de voyage, le vendeur, les charpentiers, calfateurs et autres ou-

vriers savaient ou ne savaient pas pour qui le navire serait construit.

---

vriers employés à la construction, ***ensemble les créanciers pour les bois, cordages et autres choses fournies pour le bâtiment***, seraient payés par préférence à tous les créanciers et par concurrence entre eux.

« Cet article et aucun autre ne dérogeaient à ce privilége dans le cas où le navire aurait été construit à forfait.

« Deux Parlements, ceux de Bretagne et de Normandie, désirant soumettre ce cas particulier aux règles du droit civil, sollicitèrent et obtinrent, le 16 mai 1747, une déclaration du roi, portant : « Sa « Majesté veut que, lorsque les négociants font construire un navire « ou un bâtiment, à forfait, par un maître constructeur, les mar- « chands, fournisseurs et ouvriers n'aient d'action directe que con- « tre le constructeur, sur les ordres duquel ils avaient fourni ou « travaillé pour la construction du navire, sauf à eux, cependant, « à se pourvoir par voie de saisie et arrêt ou opposition entre les « mains du propriétaire armateur sur la somme qu'il pourra devoir « au constructeur, sur laquelle ils auront préférence à tous autres « créanciers du constructeur. »

« Enregistrée sans restriction à Rennes et Rouen, cette déclaration le fut au Parlement de Bordeaux, avec la modification « que les « marchés à forfait pour la construction des vaisseaux ne pourront « être mis à exécution ***que, par préalable, ils n'aient été enregistrés « ez greffes des siéges*** des amirautés. » Elle ne le fut pas au Parlement d'Aix. Emérigon, qui nous a transmis la plupart de ces détails, enseignait que nos règles civiles n'avaient pas, en cette matière, la force de faire taire la disposition expresse du ***Consulat de la mer*** et celle de l'ordonnance maritime; que les fournisseurs et ouvriers devaient jouir du privilége à eux accordé sur le navire par ladite ordonnance, à moins qu'ils n'eussent été avertis, ***en due forme***, qu'il était construit à l'entreprise.

« Je ne crois pas, ajoutait le savant jurisconsulte, qu'un simple

Cette opinion paraît sans doute contraire à la jurisprudence, mais il faut reconnaître que MM. Delamarre et

---

« enregistrement du traité de prix fait au greffe de l'amirauté sup-
« pléât à la notification préalable que le *Consulat de la mer* exige;
« il veut que cette notification soit faite aux ouvriers et fournisseurs
« *afin qu'ils ne soient pas trompés.* » (Ch. XII, sect. 3.)

« Le privilége des fournisseurs et ouvriers sur le navire qu'ils avaient aidé à construire était donc rejeté par les Parlements de Rennes et de Rouen, conformément à la déclaration de 1747, lorsqu'il y avait un traité à forfait pour cette construction; il ne l'était par le Parlement de Bordeaux que lorsque ce traité avait été préalablement enregistré au greffe de l'amirauté; et par le Parlement d'Aix, que lorsque, préalablement aussi, il leur avait été notifié. De là, une grande bigarrure dans la jurisprudence des Cours du royaume sur cette question.

« Notre Code civil prouve même par son titre, *qu'il est entièrement étranger au droit maritime français,* lequel, environ quatre ans après, fut réglé par le Code de commerce, déclaré exécutoire à compter du 1er janvier 1808.

« Ce dernier Code remania toute notre législation maritime, voulut en rendre les règles uniformes, et faire cesser la variété des jurisprudences parlementaires. L'article 191 admit, purement et simplement, le privilége des fournisseurs sur le navire à la construction duquel ils avaient été employés, *n'en excepta point le cas où ce navire aurait été construit à forfait,* et ne renvoya directement ni indirectement à l'article 1798 du Code civil, qu'il n'incorpora pas à cette législation *spéciale*. La même loi du 15 septembre 1807, qui avait fixé au 1er janvier 1808, l'exécution de ce Code, prescrivit, article 2, qu'à dater dudit jour 1er janvier 1808, toutes les anciennes lois touchant les matières commerciales sur lesquelles avait statué ledit Code *étaient abrogées. Le Consulat de la mer,* l'ordonnance de la marine, la déclaration de 1747, les diverses jurisprudences qui

Lepoitvin donnent d'excellentes raisons en faveur de leur sentiment.

« Et d'abord, disent-ils très-judicieusement, le salaire

---

en étaient la suite, sont donc également comprises dans cette abrogation, et il n'est pas légalement possible de faire, pour l'exercice du privilége des fournisseurs et employés à la construction d'un navire, d'anciennes distinctions que le nouveau législateur *n'ignorait pas* et qu'il n'a pas sanctionnées. La vieille maxime *ubi lex non distinguit, nec non distinguere debemus*, a conservé tout son empire.

« Toutefois, plusieurs Cours royales ont tenu aux habitudes des Parlements qu'elles ont remplacés. Celle de Rennes a jugé, le 7 mai 1818, que l'abrogation prononcée par l'article 2 de la loi du 15 septembre 1807 ne portait pas sur la déclaration du 6 mai 1747, qui, par conséquent, était toujours obligatoire ; ce que M. Boulay-Paty a très-justement critiqué. Prenant une autre route pour atteindre le même but, les Cours de Rouen et de Caen ont décidé, les 31 mai 1826 et 21 mars 1827, que si le Code de commerce n'avait pas reproduit les dispositions de la déclaration de 1747, en établissant et classant les priviléges sur les navires et autres bâtiments de mer, ce fut parce que l'article 1798 du Code civil avait adopté, comme un principe général, les termes de cette déclaration, et que ledit article 1798, publié le 17 mars 1804, en *matière civile*, fait exception au privilége décrété en *matière maritime*, le 15 septembre 1807, par le Code de commerce, mis en activité le 1er janvier suivant.

« La Cour d'Aix rejeta, le 30 mai 1827, l'exception d'un traité à forfait contre le privilége réclamé par un fournisseur de bois *livré avant que ce traité fût connu et enregistré*. Les avocats de Marseille, dans une conférence présidée par M. Thomas, leur bâtonnier, se divisèrent sur cette question. Les raisons de ceux qui repoussaient l'application de l'article 1798 du Code civil nous paraissent bien

de l'ouvrier est chose sacrée. Les lois divines et humaines le proclament : ***Non negabis mercédem indigenti, sed reddes***

---

plus fortes que les arguments de leurs contradicteurs. Chacun pourtant conserva son opinion. Celle de M. Thomas, qui consistait à bien définir la convention faite avec le constructeur et à rechercher si elle constituait *un véritable devis et marché à forfait* pour le compte d'autrui, ou une vente à livrer dont le prix est un élément nécessaire, prouve que, dans ce dernier cas, le privilége du fournisseur n'est pas sujet à controverse. Quoi qu'il en soit, la Cour d'Aix, par son arrêt du 3 janvier 1838, dont nous avons déjà parlé, prononça, *en adoptant les motifs des premiers juges*, que les fournisseurs n'avaient point de privilége sur un navire construit à forfait.

« Il est à remarquer que le dernier arrêt de la Cour d'Aix et ceux de Rouen et de Caen, n'appliquent l'exception du traité à forfait au privilége des fournisseurs et ouvriers, *que lorsqu'ils ont connu, pu et dû connaître, ce traité*. Peut-être ce tempérament, qui ne fait plus dépendre de la volonté de la loi l'exclusion de ce privilége, mais qui les subordonne, par esprit de justice, à la preuve d'un fait dont le législateur n'a pas imposé la condition, aurait-il dû avertir les tribunaux qu'ils s'égareraient dans une fausse voie de modifications arbitraires, et que la vérité n'était pas où ils la plaçaient.

« M. Pardessus a mieux, selon nous, compris et appliqué le n. 8 de l'article 191 du Code de commerce... (Suit la citation de cet auteur, n°s 948 et 954.)

« Cette doctrine, la seule, à notre avis, qui soit juridique, parce qu'elle est la seule en harmonie avec le privilége de l'article 191 du Code de commerce, qu'il accorde indistinctement aux fournisseurs pour la construction d'un navire, et qu'il fonde *uniquement* sur le fait constaté de leurs fournitures, ne permet pas d'appliquer à ce privilége l'article 1798 du Code civil. On le pourrait d'autant moins que cet article exclut seulement l'*action personnelle* des fournisseurs

si pretium laboris.... ne clamet contra te ad dominum (1). Le travail du mercenaire est le pain de ses enfants.

« Les fournisseurs ne sont pas moins favorables. Peut-être même le seraient-ils un peu plus, car, sans les matériaux, il n'y aurait pas eu de travail, comme il n'y aurait pas eu de navire si la matière ou le travail eût manqué.

« En second lieu, il importe à l'Etat d'encourager les constructions navales. Or, il est peu de constructeurs en état de faire face, par leurs propres ressources, à tous les frais de leurs entreprises. En général, il faut nécessairement qu'ils obtiennent à crédit une partie de la main-d'œuvre et une partie des matériaux. L'expérience est là qui le prouve. C'est ainsi que la construction progresse et s'achève. Mais, si l'on vient à dénier sous quelque prétexte que ce soit, ou seulement à révoquer en doute le privilége, garantie de ce crédit, plus d'ouvriers, plus de fournisseurs, plus de constructions.

« La loi ne dit pas à l'ouvrier, la loi ne dit pas au fournisseur : Avant de travailler, avant de fournir, informe-toi pour qui tu travailles, où tu fournis. Elle ne leur dit pas non plus : Ne comptez point sur un privilége si, dès le principe, l'armateur vous avertit qu'il fera construire à forfait. Pourquoi ne le dit-elle pas? C'est que, en réalité, l'ouvrier et le fournisseur font bien plus crédit à la chose

---

contre celui qui a commandé l'ouvrage à forfait, qu'il ne s'occupe en aucune façon du droit réel *sur la chose*, et n'en prononce pas la déchéance contre eux dans le cas qu'il exprime. »

(1) *Deuter.*, cap. 23.

qu'à la personne. *Magis navi quam personæ crediderunt* (Voyez Emérigon, tome II, page 567). N'est-il pas très-naturel, en effet, qu'ils voient le premier gage, l'un de son travail, l'autre de ses fournitures, dans la chose même qui en est le produit. »

La loi n'ayant créé un privilége qu'au profit des fournisseurs et des ouvriers, les personnes qui ont prêté des fonds aux ouvriers ou fournisseurs, ne jouissent du privilége que si une subrogation leur a été consentie par ceux-ci (1).

Si le navire périt après l'assurance, les fournisseurs et les ouvriers ne peuvent prétendre que le privilége repose sur l'assurance (2). Boulay-Paty (1-137) décide qu'il en serait ainsi, alors même que les ouvriers et fournisseurs eussent fait l'assurance du navire, à moins qu'elle n'eût été faite pour leur privilége. Cette doctrine est la conséquence de celle que nous avons déjà exposée sur la nature de l'indemnité après sinistre.

Celui dont les matériaux auraient été employés sans son consentement à la construction d'un navire, pourrait réclamer le privilége établi par l'article 191 (3).

On sait que l'intérêt dû pour les sommes prêtées à la grosse est privilégié depuis l'expiration du risque jusqu'au remboursement, comme le capital (4).

---

(1) Pardessus, 3-934 ; Massé, t. VI, n° 597.

(2) Voy. Emérigon, 2-613 ; Boulay-Paty, sur Emérigon, 2-617, Vincens, t. I, p. 122, note 1 ; *contrà*, Valin, p. 213.

(3) Pardessus, 3-943.

(4) Cass., rejet, 20 février 1844 ; S. V., 44-1-197.

Les deniers prêtés pour un précédent voyage et laissés en renouvellement, sont privilégiés, sauf l'application de l'article 323 du Code de commerce (1).

Nous avons dit, en parlant du contrat à la grosse, que la rupture du contrat à la grosse n'avait pas pour effet de détruire le privilége (2). Toutefois, suivant l'arrêt de Caen, que nous venons de mentionner en note, il n'en serait pas ainsi si le contrat à la grosse avait été converti en un prêt ordinaire.

Il a été encore enseigné que si le navire vient à périr, le prêteur à la grosse ne peut étendre son privilége sur les assurances faites par le propriétaire, puisque ce serait porter atteinte à l'article 326 du Code de commerce (3).

Il n'y a, au surplus, de privilége pour les deniers prêtés à la grosse, que lorsqu'ils ont été affectés sur un objet spécial ; c'est là la condition du contrat (Art. 311, C. com.) (4).

---

(1) « Les emprunts faits pour le dernier voyage du navire sont remboursés par préférence aux sommes prêtées pour un precédent voyage, quand même il serait déclaré qu'elles sont laissées par continuation ou renouvellement. Les sommes empruntées pendant le voyage sont préférées à celles qui auraient été empruntées avant le départ du navire ; et s'il y a plusieurs emprunts faits pendant le même voyage, le dernier emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura précédé. » (C. de comm., art. 323.)

Voyez Boulay-Paty, t. I, p. 143 ; voy. aussi sur la question, Ord., 1681, tit. III, art. 5 et 10 ; Pothier, *Contrat à la grosse*, n° 54.

(2) Voy. Caen, 28 février 1844 ; S. V., 44-2-295 ; Emer., 2-588 Boulay-Paty, *Dr. marit.*, t. I, p. 141 et suiv ; Persil, *Quest.*, t. I, p. 69.

(3) Aix, 26 mai 1818, *Journal de Marseille*, 2-1-215.

(4) Trib. de com. de Marseille, 11 avril 1828 ; *J. de M.*, 9-1-323.

Les prêteurs à la grosse sont colloqués en concurrence si les divers emprunts ont été faits simultanément (1). Dans le cas contraire, on doit appliquer l'article 323.

Le prêteur et l'assureur, dans le cas de délaissement, viennent en concurrence, conformément à l'article 331 du Code de commerce ; mais le prêteur primerait l'assureur si le prêt avait été fait en cours de voyage postérieurement à l'assurance, pour réparer les avaries arrivées au navire ou au chargement. Toutefois, on considère comme fait avant le voyage assuré, le prêt qui a été consenti après le voyage commencé, mais qui a précédé la partie de ce voyage à laquelle s'applique particulièrement l'assurance, se trouvant en concours avec lui (2).

Le privilége qui est dû à l'assureur pour la prime, ne s'applique pas au 1/2 pour 100 dû pour ristourne (3).

Il faut considérer, à l'égard de l'assureur, le temps limité comme constituant un seul et unique voyage ; ainsi, pour ce cas, il aura droit au privilége, non pas pour le dernier voyage, mais pour la totalité des primes, sans au-

---

(1) Persil, *Questions*, t. I, p. 65 ; Boulay-Paty, 1-119 ; Bressoles, du *Contrat à la grosse*, n° 78, et *Revue de législation*, t. XIII, p. 360.

(2) Bordeaux, 18 juillet 1849 ; S. V., 49-2-677 ; voy sur ces diverses questions, Locré, *Législation civile*, t. XVIII, p. 427, et *Esprit du Code de commerce*, sur l'art. 331 ; Frémery, *Etudes du droit commercial*, p. 254 ; Bressoles, *Revue de législation*, t. XIII, p. 347 ; Pardessus, t. III, n°s 855 et 924 ; Persil, *Questions*, t. I, p. 70 ; Devilleneuve, t. XLIX, 2-673.

(3) Boulay-Paty, sur Émérigon, t. II, p. 85.

cune distinction à faire pour les voyages jusqu'à l'expiration du temps limité (1).

Aux termes de l'article 192 du Code de commerce, les sommes prêtées sur corps, quille, agrès et apparaux doivent être constatées par des actes déposés au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours de leur date.

La séquestration du navire n'interrompt pas le délai de dix jours que fixe l'article 192 (2).

L'article 192 voulant que les ventes des fournitures

---

(1) Rouen, 7 juillet 1828; S., 29-2-237; Massé, 6, n° 590. Mais la Cour de cassation (chambre des requêtes, 13 mai 1857; *Droit* du 14 mai 1857) a décidé que « le privilége accordé par l'article 191 du Code de commerce, soit aux assureurs pour le payement de leur prime, soit aux capitaines pour leurs traitements et avances, ne peut s'appliquer qu'aux dettes contractées pour le dernier voyage. D'où il suit que si un nouveau voyage a été entrepris sans opposition ni réclamation des créanciers non payés, leur créance cesse d'être privilégiée.

« On doit entendre par voyage en mer donnant lieu soit à la naissance d'un privilége nouveau, soit à l'extinction du privilége antérieurement acquis, toute traversée accomplie sans fraude dans un but commercial, alors même qu'elle n'aurait pas la durée de trente jours fixée par l'article 194 du Code de commerce, lequel se réfère dans la définition qu'il donne du voyage en mer au cas spécialement prévu par l'article 193.

« D'ailleurs, une série de voyages consécutifs ayant duré dans leur ensemble plus de deux mois (circonstance qui se rencontrait dans l'espèce), doit être considérée comme un voyage de plus de trente jours entraînant, même d'après l'article 194, l'extinction des priviléges relatifs à des voyages antérieurs. »

(2) Bordeaux, 9 juin 1825; *Mémorial de Bordeaux*, 1-67.

soient constatées, la Cour d'Aix a jugé, le 12 janvier 1838 (*Mémorial du Midi*, t. XXXVI, p. 253), que la vente des fournitures ne peut être constatée par la preuve testimoniale.

Au point de vue du privilége, l'armateur a seul le droit d'arrêter le compte des victuailles qui aura été visé par le capitaine; ce droit n'appartiendrait pas à l'affréteur, alors même qu'il aurait été chargé de les fournir (1).

Le dépôt qui doit avoir lieu au greffe du tribunal de commerce, du double de l'acte constatant les fournitures, n'est pas suppléé par un jugement qui condamne le capitaine à payer les fournitures (2).

M. Lemonnier (*Commentaire des polices d'assurances*, t. II, n° 329, p. 258) enseigne qu'un créancier qui fait assurer la chose de son débiteur ne peut la soumettre au privilége de l'article 191 du Code de commerce.

Le privilége de la douane, sur les effets mobiliers du redevable, prime le privilége spécial du prêteur à la grosse, alors même qu'il s'agit de droits de douane autres que ceux dus par le navire ou le chargement sur lesquels le prêt a eu lieu (3).

Il a été jugé, par un arrêt de rejet de la Cour de cassation (19 juin 1826; S., 27-1-115), que le privilége que la loi accorde au prêteur ne peut annuler les droits de l'as-

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 3 juillet 1825; *Journal de Marseille*, 6-1-163.

(2) Caen, 28 février 1844; S. V., 44-2-273.

(3) Cass., rejet, 14 décembre 1824; S., 25-1-207.

socié en participation de l'emprunteur, alors surtout qu'il était facile au prêteur de connaître l'existence de l'association. Du moins l'arrêt qui le décide ainsi est à l'abri de la cassation.

L'acquéreur en commun d'un navire et qui a payé la totalité du prix, a privilége sur le prix de vente de ce navire pour la part contributive du communiste (1).

Les articles 193 à 196 du Code de commerce expliquent comment s'éteignent les priviléges (2).

---

(1) Rouen, 19 juillet 1839; D. P., 40-2-106.

(2) « Les priviléges des créanciers seront éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations, par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre suivant ; ou lorsqu'après une vente volontaire le navire aura fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur. » (Art. 193 C. de comm.)

« Un navire est censé avoir fait un voyage en mer, lorsque son départ et son arrivée auront été constatés dans deux ports différents et trente jours après le départ ; lorsque, sans être arrivé dans un autre port, il s'est écoulé plus de soixante jours entre le départ et le retour dans le même port, ou lorsque le navire, parti pour un voyage de long cours, a été plus de soixante jours en voyage, sans réclamation de la part des créanciers du vendeur. » (Art. 194 C. de comm.)

« La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte public, ou par acte sous signature privée [1]. Elle peut être faite pour le navire entier, ou pour une portion du navire, le navire étant dans le port ou en voyage. » (Art. 195 C. de comm.)

« La vente volontaire d'un navire en voyage ne préjudicie pas aux

[1] *Droits d'enregistrement* : L. 21 avril 1818, art. 64.

Le privilége du vendeur volontaire du navire est perdu, si le navire a fait un voyage pour le compte de l'acquéreur (1). (Ordonn. de 1681, liv. II, tit. X, art. 2.

Les auteurs sont partagés sur la portée de l'article 193, et notamment sur ces mots : *Sous le nom et aux risques de de l'acquéreur.*

Suivant les uns, *res perit domino ;* il suffit donc que le navire fasse un voyage pour affranchir l'acquéreur du droit de suite. Suivant les autres, le voyage doit avoir été fait par l'acquéreur d'une manière sensible.

Enfin, suivant une troisième opinion, le nom de l'acquéreur doit figurer au dos de l'acte de francisation ou bien sur l'acte de congé, ou enfin il faut une déclaration de la propriété au greffe du tribunal de commerce.

M. Cauvet, dans une dissertation fort remarquable, insérée dans la *Revue de législation* (t. III, de 1849, p. 273), se prononce pour la seconde opinion et c'est celle que nous croyons devoir adopter.

On peut aussi consulter à cet égard, Valin (p. 316), Boulay-Paty (1-160), Vincens (3-18), Pardessus (3-950), Beaussant (1-427), Delamarre et Lepoitvin (4-88).

Sur la même question, la jurisprudence s'est prononcée,

---

créanciers du vendeur. En conséquence, nonobstant la vente, le navire ou son prix continue d'être le gage desdits créanciers, qui peuvent même, s'ils le jugent convenable, attaquer la vente pour cause de fraude. » (Art. 196 C. de comm.)

(1) Aix, 17 juillet 1828 ; S., 29-2-62 ; Boulay-Paty, sur Emérigon, 2 602, et *Droit maritime*, 1-122 ; *contrà*, Emérigon, 2-468.

et un arrêt d'Aix (22 décembre 1824) a jugé que si le nom de l'acquéreur se trouve au dos de l'acte de francisation, les privilèges du créancier du vendeur sont perdus, le navire ayant fait un voyage. Ainsi, suivant la décision précitée, la mention du nom de l'acquéreur sur le congé n'est pas nécessaire (1).

Quand le navire est-il en voyage? Si nous consultons l'arrêt d'Aix précité, le navire en armement n'est pas en voyage.

Il suit nécessairement de ce qui précède, que si le navire, quoique vendu, voyage sous le nom du vendeur, les priviléges subsistent (2).

Il en est de même si le navire est vendu pendant qu'il est réellement en voyage; un voyage ultérieur peut seul purger le privilége au profit des tiers (3).

Le bénéfice de l'article 193, réservé au profit de l'acquéreur, appartient-il à lui seul? C'est ce que pense Boulay-Paty (1-161), qui décide que les créanciers entre eux ne peuvent le réclamer par préférence lorsque l'acquéreur délaisse le navire qui doit être vendu judiciairement; tous les créanciers, même non opposants, reprennent leurs priviléges; s'ils ne font pas opposition, le privilége seul est éteint, mais non la créance (4).

Le voyage est accompli s'il y a trajet entre deux ports

(1) Voy. Delamarre et Lepoitvin, 4-193.

(2) Boulay-Paty, 3-160.

(3) Boulay-Paty, 1-169-171.

(4) Même auteur, 1-159; Locré, 2-18.

différents, trajet qui doit être constaté, mais trente jours doivent être écoulés après le départ du navire (1).

L'article 195 contient une énonciation positive qui permet de dire que la vente du navire doit être faite par écrit ; aussi les auteurs et la jurisprudence sont unanimes sur ce point (2). (Voy. ordonn. de 1681, liv. II, tit. Ier, art. 3.)

Ainsi, encore bien que le contraire résulte de l'arrêt de Rennes du 29 juillet 1819, la vente ne pourrait même avoir lieu par correspondance.

Telle est, en effet, l'opinion de Locré (3-30), Delamarre et Lepoitvin (4-89).

On a même jugé, pour la vente du navire, que la mention faite sur le livre-journal de celui qui se prétend propriétaire ne suffisait pas pour lui transférer légalement la propriété, si l'acte de francisation n'en fait pas foi (3).

Mais un navire peut être donné en nantissement sous forme d'une vente, et dans ce cas les priviléges sur le navire se trouvent éteints, lorsqu'après une pareille vente, et la transcription qui en a été effectuée en douane, il a fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur apparent. (Art. 193 C. de comm.) (4). »

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 10 mars 1830 ; *Journal de Marseille*, 11-1-248.

(2) Delamarre et Lepoitvin, 4-89 ; Rennes, 29 juillet 1819 ; P., 15-448 ; voy. aussi l'article 192 du Code de commerce, § 6.

(3) Rennes, 23 juin, 1841 ; P., 41-1-122.

(4) Voir les décisions rapportées dans le Recueil de MM. Clariond, Aicard et Segond, 1855, 1-177 et 2-49 ; voy. aussi Rennes, 14 novembre 1855.

Sur la même question, la Cour de cassation, (2 juillet 1856) décide que « les navires et autres bâtiments de mer, étant déclarés meubles par la loi, peuvent être donnés en nantissement qui produit effet à l'encontre des tiers.

Ce nantissement, conféré sous forme de vente, est valable si les conditions exigées pour la validité de la vente ont été remplies; en ce cas, le droit de suite que la loi confère aux créanciers du vendeur est éteint, lorsque, après la vente et la transcription qui en a été faite sur les registres de la douane, le navire a effectué un voyage en mer, sous le nom et aux risques de l'acquéreur apparent, sans opposition de la part desdits créanciers, lesquels ne sauraient se prévaloir de la contre-lettre par laquelle il a été reconnu que l'acte de vente n'était qu'un acte de nantissement.

L'acte de vente, même en ne le considérant que comme acte de nantissement, serait également valable à l'égard des tiers, du moment où, indépendamment des conditions exigées pour la régularité de la vente, il contient encore celles exigées par l'article 2074 du Code Napoléon pour le privilége sur la chose remise en gage, c'est-à-dire, l'authenticité, la somme due, déterminée par le prix du navire, et la nature de la chose mise en gage.

L'affectation du navire aux dettes du propriétaire n'a pas plus d'effet que le droit qui appartient à tout créancier de se faire payer sur la chose de son débiteur, comme étant son gage; elle ne saurait, par conséquent, faire obstacle à ce que le navire soit donné en nantissement et à ce que le

privilége résultant du nantissement soit conféré au créancier nanti (1).

Si l'écrit est nécessaire pour la vente, on peut en induire que la copropriété d'un navire ne pourrait être établie au moyen de la preuve testimoniale (2).

L'écrit étant nécessaire, l'acte qui le constatera sera nécessairement fait en double (3).

Mais parce que la vente d'un navire doit être constatée par écrit, il ne s'ensuit pas que la date sans enregistrement ne puisse être opposée aux tiers (4).

M. Boulay-Paty (1-163 et suiv.), en contestant cette dernière opinion, applique aussi son opinion aux marchandises chargées sur le navire (5). Voici comment s'exprime cet auteur :

« Il faut cependant que la vente soit certaine à l'égard des tiers ; il faut que l'acte de vente soit authentique ou enregistré. Les créanciers postérieurs à l'acte authentique ou à l'enregistrement n'ont aucun droit. Si, au contraire, la vente du navire est sous seing privé, comme rien n'en constate légalement la date, et comme elle n'acquiert une

---

(1) Extrait du *Journal de Marseille*, 1856, 34-2-161.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 22 novembre 1824 ; *Journal de Marseille*, 5-1-333.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 25 septembre 1833 ; *Journal de Marseille*, 14-1-97 ; id., 31 décembre 1845 ; *Journal de Marseille*, 25-1-267 ; Delamarre et Lepoitvin, t. IV, p. 183, 188.

(4) Pardessus, 3-607 ; Cauvet, *Revue de législation*, de 1849, t. III, p. 277 en note ; *contrà*, Boulay-Paty, t. I, p. 163, 168, 175.

(5) Voy. aussi C. Nap., art. 1328.

date certaine que par la délivrance des expéditions au nom de l'acquéreur, jusqu'à cette délivrance, les créanciers ont pu acquérir des droits sur le navire.

« La loi du 27 vendémiaire an II, article 18, voulait impérativement que toute vente de navire se fît par-devant notaires. Aujourd'hui, cet ordre est changé : la vente peut se faire *sous seing privé*, pourvu que la date soit certaine. Il est évident que pour opposer l'acte sous seing privé à des tiers, il faut que cet acte soit prouvé exact, soit par l'enregistrement, soit par la mort du vendeur... Et plus loin :

« Si l'acte de cession, c'est-à-dire l'acte de vente, est authentique; s'il est fait devant notaires; s'il a une date certaine et assurée, alors il ne saurait y avoir de difficulté. Mais si la vente des effets qui sont en mer est purement et simplement sous signature privée, et sans authenticité, il nous semble qu'une pareille cession ne saurait nuire aux droits des tiers; et il faut dire, avec Émérigon, que le transport du connaissement est une tradition feinte, qui s'évanouit par la faillite ou l'insolvabilité notoire du cédant : autrement, il fournirait aux gens de mauvaise foi tous les moyens de tromper leurs créanciers légitimes. »

L'article 17 de la loi du 27 vendémiaire an II exige que l'on écrive la vente des parties de bâtiment au dos de l'acte de francisation.

Si cette mention n'existe pas, le navire est réputé appartenir à ceux dont le nom figure au dos de l'acte de francisation (1).

---

(1) L'article 20 de la loi du 6 mai 1841 supprime le droit de

M. Pardessus enseigne avec raison (t. III, n° 616) que puisque la vente d'un navire doit être assimilée à celle d'un immeuble, cette vente doit être précédée d'un avis du conseil de famille.

Si un navire construit avec les matériaux d'autrui a été livré à un tiers de bonne foi, le propriétaire des matériaux n'a pas le droit, en remboursant le prix des travaux, d'exiger le délaissement du navire (1).

On n'applique aux navires que la prescription relative aux immeubles. Ainsi la règle qu'en fait de meubles possession vaut titre, ne saurait être invoquée (2).

A la vente d'un navire en mer, est applicable la disposition de l'article 1601 du Code Napoléon, surtout lorsque les conditions de la vente n'étaient pas définitivement arrêtées (3). Mais la vente *à toutes chances* ne doit pas être confondue avec la vente conditionnelle qui serait valable (4).

L'action redhibitoire existe pour le navire ; elle n'est pas soumise à un délai fatal (5).

Mais l'acquéreur qui a déclaré avoir parfaite connaissance du navire vendu, et alors surtout qu'une expertise con-

---

6 pour 100 établi par l'article 17 de la loi du 22 vendémiaire an II, pour l'inscription. (Pardessus, 3 620 ; Devilleneuve et Massé, v° *Francisation*, n° 22 ; Beaussant, 1-429.)

(1) Pardessus, 3-602.

(2) Pardessus, 3-617 ; Boulay-Paty, 1-166 ; Delamarre et Lepoitvin, 4-302.

(3) Cass., rejet, 3 frimaire an XIV ; S., 6-2-783.

(4) Voyez Delamarre et Lepoitvin, t. III, n°s 70 et suiv.

(5) Rennes, 7 août 1813.

tradictoire constate cet état, ne pourrait invoquer l'action redhibitoire, à moins qu'il n'y eût dol et fraude de la part du vendeur (1).

Les ventes totales ou partielles du navire sont soumises au droit fixe de 1 franc (2). La deuxième vente de débris de navires doit le droit proportionnel de 2 pour 100 (3).

118. Les bâtiments de mer ne peuvent être saisis et vendus que par autorité de justice; mais le bâtiment prêt à faire voile, c'est-à-dire qui est muni de ses expéditions pour son voyage n'est pas saisissable, si ce n'est à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va faire.

On peut empêcher la saisie d'un navire par un cautionnement qui garantit aux créanciers saisissants que le navire sera présenté à son retour, ou que la dette sera payée s'il ne revient pas (4).

L'affréteur ne saurait être obligé de cautionner les dettes, causes de la saisie, s'il n'est pas constant que ces dettes aient été contractées pour le voyage (5).

La caution est engagée jusqu'au retour du navire (6), et elle ne peut se décharger si le navire revient par force majeure (7).

---

(1) Delamarre et Lepoitvin, t. IV, 359, 361, 363.
(2) Loi du 21 avril 1818, art. 64.
(3) Cass., 31 mars 1847; S. V., 47-1-449.
(4) Pardessus, t. III, n° 610.
(5) Cass., 25 octobre 1814; S., 15-1-107.
(6) Boulay-Paty, 1-244.
(7) Pardessus, t. III, n° 610.

L'article 215 du Code de commerce s'applique à un navire, quelle qu'en soit la grandeur (1).

Il concerne aussi les bateaux sur rivière (2).

Mais il ne saurait convenir aux navires étrangers. La conséquence de cette doctrine est qu'un navire étranger peut être saisi au moment de faire voile, à raison d'une dette qui n'a pas été contractée pour le voyage (3).

La saisie du navire peut avoir lieu si la défense de remettre le billet de sortie a été notifiée au capitaine du port avant la délivrance des expéditions pour le voyage (4).

Le navire en voyage peut être saisi pour dettes contractées au lieu de la relâche (5).

On sait qu'on ne peut saisir les hardes et équipages de voyage du capitaine (6).

Mais on a jugé qu'on ne peut arrêter entre les mains d'un receveur de douanes les expéditions d'un navire prêt à partir, et celui qui a saisi est passible de dommages-intérêts pour le retard apporté à l'expédition du navire (7).

119. Un commandement de payer doit être fait vingt-

---

(1) Pardessus, 3-610.

(2) Rennes, 21 mars 1812; S., 15-1-107; Boulay-Paty, 1-246.

(3) Boulay Paty, 1-24-301.

(4) Aix, 20 août 1819.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 12 mars 1830; Pardessus, t. III, n° 610; Dageville, 2-109; Boulay-Paty, 1-245.

(6) Valin sur le tit. I, liv. II, de l'ordonnance de 1681; Pardessus, 3-670.

(7) Rennes, 24 février 1825.

quatre heures avant la saisie, à la personne du propriétaire ou à son domicile, s'il s'agit d'une action à exercer contre ce dernier ; s'il s'agit encore de dettes privilégiées, énoncées dans l'article 191 du Code de commerce, le commandement peut être fait au capitaine.

M. Boulay-Paty (1-181) enseigne qu'il n'est pas nécessaire que le commandement porte l'heure à laquelle il a été fait ; cependant on pourrait admettre la preuve par témoins s'il était allégué que moins de vingt-quatre heures se sont écoulées entre le commandement et la saisie (1).

Si, dans le délai d'un an et dix jours le commandement n'est pas suivi de saisie, il doit être renouvelé (2).

En matière de saisie de navire on n'exige pas l'itératif commandement prévu par l'article 586 du Code de procédure civile (3).

Suivant MM. Boulay-Paty, 1-185, et Delvincourt (Inst., 2-197.), le commandement doit être fait à personne ou à domicile, alors même que le propriétaire saisi demeure hors du ressort du tribunal devant lequel doit se poursuivre la saisie. Mais on peut faire le commandement au domicile élu par le débiteur (4).

Les énonciations que doit contenir le procès-verbal de saisie et la signification de celui-ci, suivant que le propriétaire demeure dans l'arrondissement du tribunal, ou hors

(1) Boulay-Paty, 1-181.
(2) Boulay-Paty, t. I, p. 182.
(3) Pardessus, 3-611.
(4) Pardessus, 3-609 ; Boulay-Paty, 1-186.

de ce lieu, ou bien encore à l'étranger, sont réglées par les articles 200 et 201 du Code de commerce (1).

La saisie du navire doit être faite en présence de deux témoins; ceux ci doivent signer le procès-verbal à peine de nullité (2).

---

(1) « L'huissier énonce dans le procès-verbal, les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit; le titre en vertu duquel il procède; la somme dont il poursuit le paiement; l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré [1]; les noms du propriétaire et du capitaine; le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment. Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions. Il établit un gardien. (Art. 200 C. de comm.)»

« Si le propriétaire du navire saisi demeure dans l'arrondissement du tribunal, le saisissant doit lui faire notifier, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie, et le faire citer devant le tribunal, pour voir procéder à la vente des choses saisies. Si le propriétaire n'est point domicilié dans l'arrondissement du tribunal, les significations et citations lui sont données à la personne du capitaine du bâtiment saisi, ou, en son absence, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine; et le délai de trois jours est augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de la distance de son domicile. S'il est étranger et hors de France, les citations et significations sont données ainsi qu'il est prescrit par le Code de procédure civile, article 69. » (Art. 201 C. de comm.)

(2) Boulay-Paty, 1-187.

[1] La connaissance des ventes des navires saisis appartient aux tribunaux ordinaires. (Avis du Conseil d'Etat, 17 mars 1809.)

La saisie ne doit pas nécessairement contenir un inventaire exact des agrès faisant partie du navire (1).

Si cependant la chaloupe ne se trouvait pas mentionnée dans la saisie, l'acquéreur ne pourrait y prétendre (2).

Il en est de même de l'artillerie (3).

Lorsque le navire n'a ni capitaine, ni représentant, on notifie la saisie au saisi, quoique domicilié hors du ressort du tribunal (4).

La citation (article 201) qui est donnée au saisi doit, à peine de nullité, contenir constitution d'avoué (5), puisque, encore bien que la saisie ait eu lieu en vertu de jugement du tribunal de commerce, la vente doit avoir lieu devant les tribunaux ordinaires (6).

Suivant l'article 201 du Code de commerce, deuxième alinéa, les délais ordinaires pour comparaître, accordés au saisi, doivent être prorogés d'autant de jours qu'il y a de fois deux myriamètres et demi de distance entre le domicile réel du saisi et le lieu de la saisie (7).

Pour parvenir à la vente du navire, on appose trois affiches chaque fois après la criée (8).

---

(1) Valin, p. 223; Boulay-Paty, 1-189; Delvincourt, 2-198; Devilleneuve et Massé, v° *Navire*, n° 119.

(2) Valin, 225; *Contrà* Emérigon, 1-180; Boulay-Paty, 1-191.

(3) Boulay-Paty, 1-191.

(4) Boulay-Paty, 1-199.

(5) Pardessus, 3-612.

(6) Avis du Conseil d'Etat, 17 mars 1809; S. 10-2-23.

(7) Pardessus, 3-611.

(8) Boulay-Paty, 1-204.

Le juge commissaire, dans le cas de saisie d'un navire de dix tonneaux et au-dessous, pourrait, d'après les circonstances, accorder une ou deux remises, chacune d'un jour (1).

Lorsque le juge accorde une ou deux remises, l'enchère précédente lie celui qui l'a souscrite, en ce sens que si la nouvelle remise ne produit aucune enchère, le navire reste à l'acquéreur avant la remise (2).

Les articles 202, 203, 204, 205 et 206 du Code de commerce (3) prévoient les formalités de publicité de la saisie, de la vente, de l'adjudication lorsqu'il s'agit d'un bâtiment dont le tonnage est au-dessus de 10 tonneaux.

Les formalités ne sont plus les mêmes si le port du bâti-

---

(1) Valin, p. 132; Devilleneuve et Massé, v° *Navire*, n° 139; Pardessus, 3-612; Boulay-Paty, 1-217.

(2) Valin, p. 230; Dageville, 2-98; Pardessus, 3-612; Devilleneuve et Massé, v° *Navire*, n° 137; Boulay-Paty, 1-213; mais voy. Locré, 2-207.

(3) « Si la saisie a pour objet un bâtiment dont le tonnage soit au-dessus de dix tonneaux, il sera fait trois criées et publications des objets en vente. Les criées et publications seront faites consécutivement, de huitaine en huitaine, à la bourse et dans la principale place publique du lieu où le bâtiment est amarré. L'avis en sera inséré dans un des papiers publics imprimés dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la saisie se poursuit; et s'il n'y en a pas, dans l'un de ceux qui seraient imprimés dans le département. » (Art. 202 C. de comm.)

« Dans les deux jours qui suivent chaque criée et publication, il est apposé des affiches, au grand mât du bâtiment saisi, à la porte principale du tribunal devant lequel on procède, dans la place pu-

ment n'est que 10 tonneaux et au-dessous. (Art. 207 C. de comm.) (1).

---

blique et sur le quai du port où le bâtiment est amarré, ainsi qu'à la bourse de commerce. » (Art. 203 C. de comm.).

« Les criées, publications et affiches doivent désigner les nom, profession et demeure du poursuivant, les titres en vertu desquels il agit, le montant de la somme qui lui est due, l'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siége le tribunal, et dans le lieu où le bâtiment est amarré, les nom et domicile du propriétaire du navire saisi, le nom du bâtiment, et, s'il est armé, ou en armement, celui du capitaine, le tonnage du navire, le lieu où il est gisant ou flottant, le nom de l'avoué du poursuivant, la première mise à prix, les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues.» (Art. 204 C. de comm.)

« Après la première criée, les enchères seront reçues le jour indiqué par l'affiche. Le juge commis d'office pour la vente continue de recevoir les enchères après chaque criée, de huitaine à huitaine, à jour certain fixé par son ordonnance. » (Article 205 du Code de commerce.)

« Après la troisième criée, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, sans autre formalité. Le juge commis d'office peut accorder une ou deux remises, de huitaine chacune. Elles sont publiées et affichées. » (Art. 206 C. de comm.)

(1) « Si la saisie porte sur des barques, chaloupes et autres bâtiments du port de dix tonneaux et au-dessous, l'adjudication sera faite à l'audience, après la publication sur le quai pendant trois jours consécutifs, avec affiche au mât, ou, à défaut, en aûtre lieu apparent du bâtiment, et à la porte du tribunal. Il sera observé un délai de huit jours francs entre la signification de la saisie et la vente.» (Art. 207 C. de comm.)

Suivant M. Boulay-Paty (1-217), lorsqu'il y a saisie de deux navires, l'un de dix tonneaux, l'autre de plus, la saisie intégrale est assujettie aux formalités prescrites pour les plus grands navires, sans qu'il y ait lieu à division par suite de cette différence de tonnage (1).

L'article 207 du Code de commerce déroge à l'article 620 du Code de procédure civile. En conséquence, la vente des bâtiments de mer, après saisie, doit être faite à l'audience et non sur les ports, gares ou quais où ils se trouvent (2).

Le montant du prix de la vente d'un navire, après saisie, doit être versé à la caisse des consignations (3).

MM. Pardessus (3-615) et Boulay-Paty (t. I, p. 231) enseignent que, dans le silence de la loi, les délais accordés pour les demandes en distraction ne sont pas susceptibles d'être augmentés en raison des distances (4).

L'opposition à la délivrance du prix du navire, vendu judiciairement, est valablement formée au greffe du tribunal de commerce où les deniers ont été consignés ; il n'est donc pas nécessaire de former opposition au lieu où la vente a été faite (5).

L'acquéreur ne pourrait invoquer contre les créanciers

---

(1) Boulay-Paty, 1-217.

(2) Boulay-Paty, 1-216; Carré et Chauveau, 2-2091 ; Pigeau, 2-620 ; Damiau, p. 408 ; Favard, t. V, p. 35, n° 3 ; Thomine, 2-136.

(3) Pardessus, 3-614 ; ordonn. du 3 juillet 1816, art. 2, n° 6.

(4) Pardessus, 3-615 ; Boulay-Paty, 1-231.

(5) Poitiers, 9 mai 1848 ; S. V., 48-2-662.

la disposition de l'article 212 (1); cette disposition de la loi ne doit profiter qu'aux créanciers entre eux (2).

Le délai de trois jours imposé par l'article 213 aux créanciers opposants (3) doit être observé à peine de nullité.

Une production ultérieure de la part d'un créancier, et qui aurait lieu même avant la clôture de la distribution provisoire par le juge commissaire, serait donc nulle (4).

Si un créancier prétend avoir un privilége consacré par un jugement, les autres créanciers étrangers au jugement peuvent l'attaquer par voie de tierce opposition devant le tribunal saisi de la distribution, et contester le privilége (5).

Le droit fixe de 1 fr. (loi du 21 avril 1816, art. 64) atteint seulement les actes ou procès-verbaux constatant la vente des navires (6).

---

(1) « Pendant trois jours, après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues; passé ce temps, elles ne seront plus admises. » (Code de comm., art. 212.)

(2) Boulay-Paty, 1-234.

(3) « Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créance, dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi : faute de quoi il sera procédé à la distribution du prix de la vente, sans qu'ils y soient compris. » (Code de comm., art. 213.)

(4) Aix, 17 juillet 1828; S., 29-2-62; *sic* Vincens, 3-128; *contrà* Boulay-Paty, 1-235.

(5) Aix, 21 novembre 1833; *Journal de Marseille*, 14-1-257.

(6) On peut consulter sur la procédure à suivre pour la vente des navires, une *Dissertation* de M. Chauveau. (*Journal des Avocats*, vol. de 1848, p. 237.)

§ 10. — DES CONSULS (1).

Sommaire.

120. Les consuls ont des rapports très fréquents avec les

---

(1) Les fonctions des consuls donnent lieu à l'examen de questions très-importantes qui ont été appréciées dans les ouvrages spéciaux. Ainsi on peut consulter très-utilement, sur la matière, le *Guide pratique des Consulats*, par MM. Alexandre de Clerq et de Vallat, et le *Formulaire* de M. Alexandre de Clerq, sous-directeur des consulats au ministère des affaires étrangères. On lira, notamment dans ce dernier ouvrage, toutes les ordonnances ou circulaires qui ont modifié, jusques et y compris 1853, les fonctions des consuls.

Voici notamment la nomenclature de ces ordonnances depuis 1833 :

Ordonnance sur la conservation des archives, 18 août 1833 ; ordonnance sur le personnel des consulats, 29 août 1833 ; ordonnance sur les recettes et les dépenses des chancelleries, 23 août 1833 ; ordonnance sur les remises accordées aux chanceliers, 24 août 1833 ; circulaire des affaires étrangères sur la comptabilité des chancelleries, 2 septembre 1833 ; ordonnance sur l'intervention des consuls relativement aux actes de l'état civil, 23 octobre 1833 ; ordonnance sur les dépôts faits dans les chancelleries, 24 octobre 1833 ; ordonnance sur les attributions des consuls relativement aux passe-ports, légalisations et significations judiciaires, 25 octobre 1833 ; ordonnance sur les fonctions des vice-consuls et agents consulaires, 26 octobre 1833 ; ordonnance sur les fonctions des consuls dans leurs rapports

gens de mer, et indirectement avec le transport, nous présenterons donc le tableau rapide de leurs attributions.

---

avec la marine commerciale, 29 octobre 1833; ordonnance sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine militaire, 7 novembre 1833; ordonnance sur l'immatriculation dans les chancelleries des Français résidant à l'étranger, 28 novembre 1833; instruction spéciale sur l'exercice de la juridiction consulaire en pays de chrétienté, 29 novembre 1833; instruction spéciale relativement aux actes et contrats reçus dans les chancelleries, 30 novembre 1833; ordonnance sur les établissements français dans le Levant, 18 avril 1835; ordonnance sur les frais de passage et de conduite des capitaines, officiers et marins du commerce, 12 mai 1836; loi sur la poursuite et le jugement des contraventions et délits commis par des Français en Levant et en Barbarie, 28 mai 1836; circulaire des affaires étrangères concernant l'exécution de la loi du 28 mai sur la juridiction en Levant, 15 juillet 1836; circulaire de la marine concernant le rapatriement des marins par la voie des navires de commerce, 17 octobre 1837; circulaire des affaires étrangères sur le contre-seing des correspondances officielles, 1er février 1838; règlement général sur les frais de service des affaires étrangères, 20 septembre 1838; circulaire des affaires étrangères sur les frais de service, 30 septembre 1838; circulaire des affaires étrangères relative aux tableaux et mémoires annuels sur le commerce et la navigation, 31 mars 1841; circulaire des affaires étrangères sur les états de commerce et de navigation, 31 décembre 1841; ordonnance sur les droits de chancellerie, 6 novembre 1842; circulaire des affaires étrangères sur le nouveau tarif des chancelleries, 9 novembre 1842; ordonnance réglementaire sur l'administration centrale des affaires étrangères, 13 août 1844; ordonnance sur le personnel des consulats, 28 avril 1845; ordonnance relative aux bateaux à vapeur qui naviguent sur mer, 18 janvier 1846; ordonnance modificative du tarif des chancelleries (*Paquebots à vapeur*), 31 août 1846; ordon-

Les consuls sont des agents ou délégués que le gouvernement entretient principalement dans les ports d'une na-

---

nance modificative du tarif des chancelleries (*Légalisations*), 27 avril 1847; ordonnance sur le personnel des consulats, 4 août 1847; circulaire des affaires étrangères sur la comptabilité des chancelleries, 12 août 1847; rapport et règlement concertant les élèves consuls, 5 octobre 1847; programme général d'examen pour les candidats au grade d'élève consul, 5 octobre 1847; circulaire des affaires étrangères sur les frais de service, 15 avril 1848; instructions générales du ministère de la marine, sur le service dont les consuls sont chargés comme suppléant les administrateurs de la marine et remplissant les fonctions de trésoriers des invalides, 31 août 1848; arrêté sur l'inventaire du mobilier et des objets matériels appartenant à l'Etat dans les postes diplomatiques et consulaires, 1er octobre 1848; circulaire de la marine sur la comptabilité des agents diplomatiques et consulaires, 31 mars 1849; tarif réglementaire pour les frais de voyage alloués aux agents politiques et consulaires, 25 avril 1849; circulaire des affaires étrangères sur la division et le numérotage des correspondances officielles; sur l'emploi des fonds de chancellerie, 16 mai 1849; circulaire des affaires étrangères sur les frais de voyage et de courriers, 19 mai 1849; circulaire des affaires étrangères sur les dépenses pour les actes de l'état civil, 12 janvier 1850; circulaire des affaires étrangères, concernant les bulletins commerciaux, la subdivision des correspondances officielles, et l'interprétation de certaines parties du tarif, 28 mars 1850; décret sur la comptabilité publique et la durée des exercices, 11 août 1850; circulaire des affaires étrangères sur la durée des exercices financiers et l'envoi des pièces de comptabilité, 15 septembre 1850; circulaire de la marine sur les clôtures des opérations financières de chaque exercice, 8 novembre 1850; rapport sur la police sanitaire, 24 décembre 1850; décret sur la police sanitaire, 24 décembre 1850; circulaire des affaires étrangères sur l'apurement de la

tion étrangère afin d'y veiller à la conservation des droits de ses sujets.

---

comptabilité et la justification des recettes et dépenses de chancellerie, 30 avril 1851 ; circulaire des affaires étrangères sur le remboursement des frais de voyage, 1er juin 1851 ; circulaire de la marine sur les rapports de mer des capitaines de la marine marchande, 22 juillet 1851 ; décret sur le service à bord des bâtiments de la flotte, (*Extraits*), 15 août 1851 ; décret sur les droits de chancellerie pour les paquebots à vapeur, 25 octobre 1851 ; décret sur la pêche de la morue, 29 décembre 1851 ; décret sur la retenue au profit de la caisse des invalides de la marine, 13 février 1852 ; circulaire de la marine sur la gestion des naufrages, 19 février 1852 ; décret sur les frais d'établissement des agents politiques et consulaires, 20 février 1852 ; rapport sur l'organisation de l'administration centrale du ministère de la marine et des colonies, 3 mars 1852 ; décret relatif au même objet, 3 mars 1852 ; arrêté du ministre de la marine sur les attributions des divisions et bureaux de l'administration centrale par service spécial, 4 mars 1852 ; décret sur les engagements des marins du commerce, 4 mars 1852 ; rapport concernant les rôles d'équipages et les indications des bâtiments de commerce; 19 mars 1852 ; décret relatif au même objet, 19 mars 1852 ; circulaire de la marine transmissive du décret ci-dessus, 20 mars 1852 ; rapport sur le décret disciplinaire et pénal pour la marine marchande, 24 mars 1852 ; décret sur la discipline et le régime pénal de la marine marchande, 24 mars 1852 ; circulaire de la marine transmissive du décret ci-dessus, 27 mars 1852 ; loi relative à la juridiction des consuls en Chine et dans les Etats de l'iman de Mascate, 8 juillet 1852 ; loi des finances ; extrait en ce qui concerne la retenue du 3 pour 100 des invalides de la marine, 8 juillet 1852 ; rapport et décret sur les feux de position des navires de guerre et de commerce français, 17 août 1852 ; circulaire des affaires étrangères sur les importations en droiture des contrées situées au delà des îles de la Sonde, 25 septembre

Un consul ne peut être établi dans un pays étranger que de l'agrément de ce souverain (1).

Le corps des consuls se compose :

De consuls généraux, consuls de première et deuxième classes, et d'élèves consuls.

Dans les lieux où il y a un ambassadeur ou un ministre du gouvernement, il n'y a pas généralement de consul. Dans ce cas, les fonctions du consulat sont réunies à celles de la mission diplomatique (2).

Les consuls ont sous leurs ordres des chanceliers et des interprètes ou drogmans.

Les chanceliers sont, comme les consuls, et ainsi que

1852 ; circulaire des affaires étrangères relative aux primes pour la pêche de la morue, 3 octobre 1852 ; circulaire de la marine sur les publications non autorisées, faites par des personnes appartenant à la marine, 16 décembre 1852 ; décret sur l'organisation des bureaux du ministère des affaires étrangères, 3 janvier 1853 ; arrêté ministériel relatif au même objet, 18 janvier 1853 ; circulaire de la marine sur les feux de position à bord des bâtiments à vapeur et à voiles, 28 janvier 1853 ; circulaire des affaires étrangères sur la comptabilité des agences consulaires et sur la forme des certificats de change, 5 mai 1853 ; circulaire des affaires étrangères sur les dépôts de chancellerie, 17 mai 1853.

Du 17 mai 1853 à 1857 peu de décrets importants, intéressant les consuls, ont été publiés, à l'exception du décret du 22 septembre 1854 étendant les pouvoirs des agents et vice-consuls. Nous citons p. 395 et suiv. le texte de quelques-uns des documents déjà mentionnés, la circulaire du 22 juillet 1851 et celle du 19 février 1852.

(1) Watel, liv. II, chap. II, § 34.

(2) Ordonn. du 20 août 1833, art. 4.

nous le dirons bientôt, nommés par le gouvernement (1).

Le chancelier est le secrétaire du consul, le conservateur des archives, lois, ordonnances, et autres actes de l'autorité ou émanant des fonctions du consul.

L'ordonnance de 1681, livre I, titre IX; l'édit du mois de juillet 1720; l'ordonnance du 3 mars 1781, et l'ordonnance du 20 août 1833, règlent notamment les conditions de nomination du chancelier.

Le chancelier remplit, en matière judiciaire, les fonctions de greffier, et celles d'huissier s'il s'agit de significations à faire aux justiciables du consul (2).

Le chancelier, à l'exclusion même du notaire du lieu, exerce les fonctions de notaire pour la rédaction des conventions que les individus de sa nation veulent passer en forme authentique (3).

Les chanceliers reçoivent les dépôts d'effets, valeurs ou titres que le consul est dans le cas d'ordonner administrativement ou judiciairement, ou que les parties font volontairement (4).

Il est encore dans les attributions du chancelier de recevoir les protestations contre les actes des consuls (5).

Le chancelier est tenu d'avoir un registre sur lequel il

(1) Ordonn. du 20 août 1833, art. 6.

(2) Edit de juin 1788.

(3) Ordonn. de 1681, livre I, titre IX, art. 24 et 25; idem, du 3 mars 1781, tit. I, art. 111; id., 24 mai 1728, art. 31; édit de juin 1778, art. 8.

(4) Ordonn. du 24 octobre 1833.

(5) Ordonn. du 3 mars 1781, tit. I, art. 114.

rédige toutes les délibérations et actes du consulat, et, suivant leur date, les contrats à la grosse, les polices d'assurances, et autres contrats qu'il reçoit, ainsi que les connaissements, et tous autres actes déposés en ses mains, et sans en faire de minutes séparées. L'acte passé par des étrangers devant le consul de leur nation est un acte authentique permettant aux tribunaux d'ordonner l'exécution provisoire (1).

Les chanceliers, les interprètes, qui, dans le Levant prennent le nom de drogmans, sont soumis aux mêmes règles que les consuls en ce qui touche le commerce, le mariage, l'abandon du poste.

Ils ne peuvent donc faire, comme nous le dirons bientôt, le commerce; ils ne peuvent non plus se marier sans l'autorisation de leur gouvernement.

En France, les consuls sont nommés par le chef de l'Etat, sur la présentation du ministre des affaires étrangères (2).

L'ordonnance du 20 août 1833 règle les conditions d'aptitude des consuls.

Les consuls de première et de deuxième classe ont les mêmes pouvoirs et attributions, mais la surveillance et la direction sont remises au consul général.

Les consuls jouissent de certains priviléges ou immunités analogues à ceux des ministres ou ambassadeurs, quoique

---

(1) Rennes, 6 avril 1835.

(2) Ordonn. du 3 mars 1781, tit. I, art. 2 ; id. du 15 décembre, art. 5.

moins étendus; ainsi, ils sont placés notamment sous la garantie du droit des gens (1).

---

(1) Voyez Wattel *ubi suprà*, et liv. IV, chap. VI, § 75; Hottemann, p. 16; Bynkershœck, p. 112; Borel, p. 39 et 40; Warden, chap. V, *passim*.

Les tribunaux correctionnels sont compétents pour statuer sur les poursuites correctionnelles dirigées contre un consul d'une puissance étrangère, dès qu'il ne peut trouver une immunité accordée à son caractère diplomatique, soit dans les traités authentiques insérés au *Bulletin des Lois*, soit dans une ordonnance d'*exequatur* qui, rapprochée de la commission de son gouvernement, lui aurait accordé ces priviléges, soit enfin d'une réciprocité existant entre l'Etat qu'il représente et le gouvernement français. (Cass., ch. crim., 23 décembre 1854; *Gazette des Trib.*, 24 décembre 1854.)

L'arrêt de la Cour impériale qui refuserait aux consuls étrangers l'immunité qu'ils réclameraient pour le caractère diplomatique dont ils sont revêtus, par l'un des motifs énoncés ci-dessus, mettrait ses motifs et son dispositif à l'abri de toute censure de la Cour de cassation; mais si, au contraire, pour arriver au même résultat, il se fonde sur les traités anciens de 1767, 1785, et le traité d'Amiens de 1802, tous abrogés par l'état de la guerre et les événements politiques qui leur ont succédé, son dispositif, légal par d'autres motifs que ceux par lui invoqués, doit être maintenu, et, tout en le maintenant, la Cour de cassation peut en réprouver les motifs et en signaler l'erreur. (Même arrêt.)

La même Cour a décidé aussi « qu'il ne peut y avoir violation de l'article 7 de la loi du 28 avril 1810, pour défaut de motifs, lorsque le tribunal n'a pas été saisi, par des conclusions formelles, d'une exception de nature à lui enlever la connaissance du délit poursuivi; on ne peut considérer comme conclusions obligeant le juge à une réponse, des notes adressées par le prévenu au ministère public, lequel les a, en effet, jointes au dossier, mais qui s'est borné à con-

Les priviléges et immunités des consuls sont moins étendus dans les Etats de l'Europe, et dans tous les pays de la chrétienté, que dans les pays barbaresques ou moins civilisés (1).

Les consuls étrangers ne jouissent pas en France des prérogatives et immunités attachées à la qualité d'agents diplomatiques; en conséquence, ils ne sont pas affranchis de la saisie conservatoire de leurs meubles, à raison des dettes qu'ils ont contractées. *(Résolu par le tribunal de la Seine et non jugé par l'arrêt de Paris.)* (Vide infrà, note 2.)

Dans tous les cas, ils ne pourraient prétendre à ces prérogatives qu'autant qu'ils auraient obtenu l'exéquatur du gouvernement français (2).

Les consuls étrangers n'ayant pas le caractère et ne jouissant pas des immunités qui appartiennent aux agents

---

clure d'une manière générale et vague à l'incompétence du tribunal saisi. » (Cass., ch. crim., 23 décembre 1854; *Gazette des Tribunaux*, 24 décembre 1854.)

Le tribunal civil du Havre, 11 janvier 1854, a fait l'application des mêmes principes en matière civile. (Voyez aussi Aix, 14 août 1829, S. 30-2-190; Montpellier, 23 janvier 1841, S. V., 41-2-193; Paris, 25 août 1842, S. V., 42-2-372; *sic*, Dalloz, vº *Consul*, nº 135; Merlin, § 2, nº 4; Martens, t. I, § 14; Maugin, nº 83; Fælix, nº 191, 194 et 537; Richelot, nº 37; Le Sellyer, 2-770; Faustin Hélie, 2-559.)

(1) Merlin, rep. vº *Consuls*, § 2, nº 4.

(2) Paris, 25 août 1842; S. V., 42-2-372, arrêt déjà cité; Devilleneuve et Massé, nº 16 bis, p. 35, supplément du *Dictionnaire du Contentieux commercial*.

diplomatiques, ne sont pas affranchis de la contrainte par corps (1).

Ainsi il est permis, dans les Etats de l'Europe ou de la chrétienté, de les citer ou de les poursuivre devant les tribunaux de ces pays à raison des obligations civiles qu'ils y ont contractées, ou de leurs crimes et délits.

Dans ce dernier cas, cependant, on pense qu'il faut, avant de poursuivre, demander l'autorisation du gouvernement qui a accrédité le consul (2).

Le commerce est interdit soit directement, soit indirectement aux consuls (3).

Les consuls ne peuvent se rendre acquéreurs ni directement, ni indirectement de quelque partie du navire que ce soit, agrès, apparaux ou marchandises provenant de sauvetage, et de tous autres objets vendus par leur ordre ou leur entremise (4).

Un consul ne peut accepter aucune commission ni traitement de la puissance auprès de laquelle il est accrédité (5).

Résider constamment dans le lieu de l'établissement du consulat, telle est encore une des obligations principales du consul.

---

(1) Paris, 28 avril 1841; S. V., 41-2-514; voy. Devilleneuve et Massé, nº 16 bis, p. 35; vº *Consul*, suppl. du *Dict. du Content. comm.*

(2) Warden, p. 106.

(3) Ordonn. du 3 mars 1781, tit. I, art. 20; arr. 2 prairial an II, art. 122; ordonn. du 20 août 1833, art. 34.

(4) Ordonn. du 20 octobre 1833, art. 73.

(5) Ordonn. du 3 mars 1781, tit. I, art. 18.

Tout consul qui quitte son poste sans autorisation ou motif légitime, est censé démissionnaire (1).

Le consul ne peut se marier sans l'agrément du gouvernement (2).

Un consul doit faire connaître sa nomination à tous les Français notables du lieu : à cet effet, on convoque une *assemblée de la nation*. C'est là qu'on publie les *provisions* du nouveau consul, qui sont enregistrées à la chancellerie ou secrétariat du consulat.

Si la publication n'avait pas lieu, un Français serait présumé ignorer l'existence du consul.

Le consul, au lieu où il réside, est le tuteur de ses compatriotes, et pour ainsi dire le chef de sa nation : il dirige les affaires pour l'avantage du commerce et le bien des nationaux ; il exerce sur ceux-ci une police de surveillance et même de répression dans les limites prescrites par l'ordonnance du 3 mars 1781. (Circulaire du ministre de la marine, du 21 décembre 1814).

Un consul a le droit de renvoyer dans leur pays les nationaux dont la présence est nuisible au bien général de leurs compatriotes (3).

Mais les consuls ne peuvent donner des ordres pour faire détenir dans le port de débarquement les personnes qu'ils auraient fait embarquer (4).

---

(1) Ordonn. du 20 août 1833, tit. I, art. 35.

(2) Ibid., 36 ; ordonn. du 3 mars 1781, tit. I, art. 22.

(3) Edit de juin 1778, art. 22.

(4) Discours à la Chambre des Députés sur l'article 82 de la loi du 28 mai 1836.

Les Français qui, en pays étranger, veulent jouir de la protection du consul, doivent se faire inscrire sur un registre matricule tenu à cet effet dans la chancellerie de chaque consulat (1).

En dehors des consuls il existe encore les agents consulaires qui sont délégués par le consul autorisé à cet effet (2).

---

(1) Ordonn. du 28 novembre 1833, art. 1.

(2) Les vice-consuls français à l'étranger, dûment autorisés par le ministre de la marine, et exerçant en conséquence la police sur les navires de commerce français dans les ports de leur arrondissement et dans les rades sur lesquelles ne se trouvent pas de bâtiments de l'Etat, peuvent, à titre de punition disciplinaire, faire passer à la demi-solde les marins de l'équipage des navires français, et même ordonner leur débarquement.

« Les décisions des vice-consuls ont l'autorité de la chose jugée et ne peuvent être attaquées devant les tribunaux.

« Toutefois, il ne suffirait pas, pour qu'il en fût ainsi, qu'une mesure de cette manière eût été prise par le vice-consul; il faudrait, en outre, que le capitaine du navire auquel appartenait le marin mis à la demi-solde ou débarqué, rapportât une ordonnance en règle émanée du vice-consul et énonciative d'une cause valable justifiant les mesures prises par lui ; autrement la responsabilité de ces mesures continuerait à peser sur le capitaine, et il appartiendrait aux tribunaux d'examiner si elles ont été légalement prises.

« Les marins indûment congédiés en cours de voyage n'ont droit, pour toute indemnité, qu'à leurs gages pendant la durée du voyage du navire sur lequel ils étaient embarqués, et aux frais de retour ; ils n'ont pas le droit de réclamer, en outre, des dommages-intérêts et des frais de séjour. » (Trib. de comm. du Havre, 28 juillet 1855; *Gazette des Tribunaux*, 2 août 1855.)

On confère à ces agents le nom de vice-consul lorsque l'importance des lieux l'exige.

Les agents consulaires doivent d'abord être pris parmi les notables Français établis dans le pays : ils agissent sous la responsabilité du consul et l'informent de ce qui intéresse le bien de l'Etat. Ils n'ont point de chancellerie et n'exercent aucune juridiction (1).

Ils visent les pièces de bord, délivrent les manifestes d'entrée et de sortie. S'ils y ont été autorisés par le ministre de la marine, ils remplissent en tout ou en partie les fonctions conférées aux consuls comme suppléant, à l'étranger, les administrateurs de la marine. Ils instruisent les capitaines de l'état du pays, et peuvent, d'accord avec eux, consigner les équipages à bord (2).

Ils veillent, dans la limite des pouvoirs à eux conférés par le ministre de la marine, à l'exécution des lois, ordonnances et règlements sur la police de la navigation (3).

L'agent consulaire ou vice-consul est tenu de rendre compte au consul des avis qu'il reçoit d'un naufrage ou d'un échouement.

Les agents consulaires, généralement, ne peuvent recevoir aucun dépôt.

121. Les agents consulaires et vice-consuls doivent rendre aux Français tous les bons offices qui dépendent d'eux, et il leur est interdit d'en recevoir aucune rétribution.

---

(1) Ordonn. du 26 octobre 1833, art. 1 et 2 ; *vide infrà*, p. 404.

(2) Ordonn. du 26 octobre 1833, art. 2-3-4.

(3) Ordonn. du 26 octobre 1833, art. 4.

En dehors de la juridiction qu'on appelle *volontaire*, les consuls exercent une juridiction administrative très-importante (1).

Ainsi, le premier devoir du consul est de veiller à ce que le pavillon français ne soit employé que conformément aux lois et aux règlements (2).

Dans tous les ports de l'arrondissement des consuls les navires de commerce français sont soumis à leur police (3).

Si, sur les ordres d'un gouvernement étranger, un navire français est retenu en séquestre, le consul doit employer les moyens convenables pour obtenir qu'il soit relaxé. En attendant la suite de ses démarches, il veille à la police à bord ou à la sûreté des hommes qui descendent à terre (4).

Les consuls doivent être promptement instruits de l'arrivée des navires français dans les rades ou ports de leur arrondissement ; ils tiennent un registre des mouvements d'entrée et de sortie, et tous les trois mois ils adressent au ministre de la marine un relevé de ce registre (5).

Les rapports qui sont faits par les capitaines sur leur nation, sont reçus par les consuls; il en est de même pour la copie des rapports qui déjà ont été faits dans d'autres ports.

Lorsque le capitaine arrivant ne s'est point présenté de-

(1) Ordonn. de juin 1778 ; loi du 28 mai 1836.

(2) Ordonn. du 29 octobre 1833, art. 1.

(3) Ibid., art. 19.

(4) Ibid.. art. 27.

(5) Ibid., art. 7.

vant le consul, dans les vingt-quatre heures, un procès-verbal est dressé contre lui et il est signifié par le chancelier au capitaine, à bord ou à sa personne.

Le ministre des affaires étrangères est immédiatement informé de l'infraction commise par le capitaine (1).

Le consul doit encore s'assurer si le capitaine a envoyé à ses propriétaires ou à leur fondé de pouvoir, le compte qui est prescrit, dans un intérêt d'ordre public, par l'article 235 du Code de commerce (2).

Les consuls essaient de concilier les contestations qui s'élèvent entre les capitaines, les équipages ou leurs passagers.

Si un passager fait une plainte contre le capitaine, elle est adressée au ministre de la marine (3).

Le consul signale aussi au ministre tout fait du capitaine qui aurait compromis la sûreté de l'équipage ou l'intérêt des armateurs (4).

Le consul peut, en vertu de son propre pouvoir, et après avoir entendu les plaintes du capitaine ou des matelots, ordonner le débarquement d'un ou plusieurs matelots, pour causes graves, sauf à en rendre compte au ministre de la marine.

Il décide aussi si les frais de retour sont à la charge du capitaine ou des matelots, mais dans tous les cas il veille

---

(1) Ordonn. du 29 octobre 1833, art. 18.

(2) Ibid., art. 45.

(3) Ibid., art. 20 et 41.

(4) Ibid., art. 21.

au retour en France des matelots, en se conformant aux règlements (1).

Les consuls pourvoient aux besoins des gens de mer malades ou abandonnés, si le capitaine, d'ailleurs, n'a pas pris les mesures nécessaires (2).

En cas d'avaries communes, les consuls doivent rigoureusement se conformer aux dispositions du Code de commerce pour la vérification, l'estimation et la répartition (3).

Les *jets* doivent surtout attirer leur attention afin qu'aucun acte frauduleux ne soit commis par le capitaine ou l'équipage, au détriment des propriétaires du navire ou des chargeurs (4).

Le consul doit contrôler la réalité de la dépense à faire avant de donner son visa ou son autorisation pour la réparation des avaries (5).

Si le consul reconnaît qu'un capitaine a commis une fraude au détriment des intéressés, soit dans la répartition des avaries, soit dans toute autre opération, il en avise le ministre, et même, en cas d'urgence, les parties intéressées (6).

S'il y a lieu, par le capitaine, de faire des avances ou de payer des à-comptes aux gens de l'équipage, le consul ne donne son autorisation que pour la nécessité de ces paie-

(1) Ordonn. du 29 octobre 1833, art. 24.
(2) Ibid., art. 50 et 51.
(3) Ibid., art. 28.
(4) Ibid., art. 28.
(5) Ibid., art. 28.
(6) Ibid., art. 29.

ments; et lorsqu'il croit ne pas devoir refuser son autorisation, il inscrit le montant des paiements sur le livre de bord et le rôle de l'équipage (1).

Dans le cas prévu par l'article 234 du Code de commerce, lorsque le consul a donné l'autorisation d'emprunter à la grosse sur les corps, quille, et sur les apparaux du bâtiment; soit de mettre en gage ou de vendre des marchandises, il en instruit sur-le-champ le commissaire chargé des classes dans le port d'armement; celui-ci en prévient les parties intéressées (2).

Si un capitaine, non muni d'un pouvoir spécial, vend un navire hors le cas d'innavigabilité absolue, le consul est tenu de signaler ce fait au ministre des affaires étrangères (3).

Le pouvoir donné au capitaine de vendre le navire est annexé au contrat lorsque la vente a lieu à la chancellerie du consulat (4).

Le chancelier, pour la vente dont il vient d'être parlé, suit les dispositions de la loi du 27 vendémiaire an II.

Le consul donne avis de la vente à l'administration de la marine du port où le navire était immatriculé.

Lorsqu'un navire français, pour quelque cause que ce soit, a été détruit, démoli ou vendu, le consul signale ce fait au ministre de la marine.

---

(1) Ordonn. du 29 octobre 1833, art. 30.
(2) Ibid., art. 31.
(3) Ibid., art. 32.
(4) Ibid., art. 32.

Dans ce cas le consul passe la revue de l'équipage, veille à ce que tout décompte soit fait et payé, s'il est possible, avec le produit du navire, des débris et du fret.

Le consul veille encore aux frais de rapatriement des marins (1).

Le consul dirige, vers leurs consuls respectifs, les marins étrangers provenant des navires français vendus, démolis ou détruits (2).

Les engagements des gens de mer, pendant le voyage, ont lieu devant le consul qui doit cependant laisser aux parties toute liberté dans leurs transactions.

Le consul, en cas de difficultés, tâche de les concilier, et s'il ne peut y parvenir, il en fait mention dans son procès-verbal, sauf aux parties à se pourvoir devant les tribunaux compétents (3).

Les actes de décès des marins qui meurent dans l'arrondissement des consuls, doivent être dressés par ceux-ci (4).

Dans le cas de maladie ou de décès du capitaine d'un navire, il est pourvu à son remplacement par le consul, sur la demande du consignataire ou de l'équipage (5).

---

(1) Ordonn. du 29 octobre 1833, art. 33.

(2) Ibid., art. 34.

(3) Ibid., art. 41.

(4) Ibid., art. 38; *vide infrà*, p. 382.

(5) Ibid., art. 42.

A la date du 24 juin 1857, le tribunal civil de la Seine a jugé que le consul qui ne justifiait pas d'un traité exceptionnel n'avait pas le droit de faire lever les scellés mis après le décès d'un des nationaux

Si un navire arme ou désarme dans l'arrondissement du consul, celui-ci doit exiger qu'avant le départ la visite ait lieu conformément à la loi.

Le consul est tenu, sous sa responsabilité, de délivrer au capitaine les expéditions du navire dans les vingt-quatre heures qui suivent la remise du manifeste. Les capitaines qui, les premiers, ont remis leur manifeste, sont les premiers expédiés.

Le consul prévient tout homme de l'équipage, en délivrant ses papiers au capitaine, que toute personne de l'équipage ou passager qui apporte des pays étrangers des marchandises, est tenu d'en laisser au consul des connaissements dans le lieu où le chargement s'effectue (1).

Le naufrage impose au consul des devoirs nouveaux ; en

---

s'ils avaient été requis par le père et la mère du décédé à titre de réservataires. (*Gaz. des Trib*, 25 juin 1854.)

Un consul anglais ne peut, à l'encontre du domaine, prétendre requérir la levée des scellés posés d'office, et l'inventaire, relativement à la succession d'un enfant naturel, présumé Anglais, décédé en France.

Les agents consulaires étrangers ne peuvent faire accomplir les formalités relatives aux successions de leurs nationaux décédés en France, que s'il ne se présente pas de successeurs réguliers ou irréguliers. (Rouen, 30 juin 1851 ; *Gaz. des Trib.*, 12 septembre 1851.)

La Cour de cassation, 28 juin 1852 ; *Gazette des Tribunaux*, 1er juillet 1852, a jugé que le juge de référé français a le droit de décider à qui du domaine français ou du consul étranger appartient le droit de requérir la levée des scellés d'un individu dont la nationalité n'est pas encore fixée.

(1) Ordonn. du 29 octobre 1833, art. 47.

effet celui-ci doit, selon les usages du pays, provoquer les mesures convenables et procéder au sauvetage.

Le consul peut au surplus laisser le soin du sauvetage à ceux qui, étant propriétaires, assureurs du navire ou intéressés à un titre quelconque, se présentent pour continuer le sauvetage, et payer les frais déjà exposés.

Les consuls font déposer à la chancellerie tous les papiers qui se trouvent abandonnés à bord; ils font subir tout interrogatoire nécessaire aux capitaines, gens de l'équipage ou passagers qui ont échappé au naufrage.

Le premier soin des consuls, après un événement de mer, est d'en rechercher les causes, et si la fraude s'y manifeste, ils doivent en avertir le ministre de la marine par un rapport que ce dernier fait communiquer au procureur général près telle cour qu'il appartient.

Dans le cas où la nécessité s'en fait sentir, des séquestres, gardiens ou dépositaires des objets sauvés, sont nommés par les consuls.

Le consul qui connaît le nom du navire et du capitaine naufragé, les transmet, avec tous autres renseignements, aux parties intéressées : il signale aussi le naufrage au ministre de la marine et à l'administration du port de départ et du port de destination.

Si l'événement de mer n'a pas entraîné le naufrage, le consul facilite au capitaine le moyen de remettre le navire à flot; il peut ordonner que le navire soit démoli s'il n'y a pas temps suffisant pour relever ou dégager le navire qui obstruerait un port.

Dans ce cas comme dans celui où il y a lieu de prononcer

l'innavigabilité, le consul agit d'après l'avis d'experts, dont le procès-verbal est annexé à sa décision.

Dans tous les cas, le sauvetage du navire achevé est surveillé par le consul; c'est lui qui en paye les frais et les taxe, si les soins ont été donnés au navire par l'équipage; si les soins ont été donnés par des étrangers, le consul se conforme à la taxe faite par l'autorité compétente.

Pour payer les frais de sauvetage, dépenses de nourriture et autres frais indispensables, le consul fait procéder, suivant les circonstances et l'usage, à la vente publique de tout ou partie des débris, agrès et apparaux sauvés; il fait vendre aussi, après avaries, les marchandises qui ne pourraient être plus longtemps gardées en magasin.

Les consuls doivent protester contre toutes réclamations des autorités locales qui, pour les frais ci-dessus, porteraient atteinte aux droits de propriété des Français.

Tout propriétaire ou assureur qui réclame, à juste titre, les objets résultant du naufrage ou de l'échouement, peut les obtenir du consul en acquittant proportionnellement sa part de frais.

Si des marchandises sont avariées ou doivent être vendues dans le pays par suite de l'événement de mer, c'est au consul à employer ses bons offices pour obtenir la réduction de taxe.

Suivant les tarifs de chancellerie, il est alloué des frais de voyage et de séjour aux consuls qui sont obligés de se déplacer par suite d'un naufrage. Ils ne peuvent, généralement, pour toute autre cause, recevoir une indemnité.

Le service du bris et naufrage donne lieu, tous les trois

mois, à un compte que le consul adresse au ministre de la marine ; ce compte est appuyé de pièces justificatives et du solde que le ministre doit adresser aux parties intéressées.

Les frais qu'entraîne le rapatriement des marins et les dépenses les plus urgentes pour leurs besoins, sont payés au consul par le ministre de la marine, qui exerce son recours contre qui de droit (1).

Dans le cas d'épidémie, il est enjoint au consul d'en prévenir les capitaines de navires qui arrivent dans le port. Il donne le même avis au capitaine s'il y a blocus et autres empêchements qui mettent obstacle à l'entrée du navire ; le consul indique au capitaine un autre port de la même nation où il peut sûrement aborder.

Le consul délivre au capitaine une patente de santé, ou s'il existe des autorités qui ont mission de la délivrer, il

---

(1) Les dispositions des ordonnances de 1833 et 1836, concernant le rapatriement des marins, ne sont applicables qu'aux marins valides et non aux marins malades.

Les frais de rapatriement des marins malades ne doivent donc pas être réglés d'après ces ordonnances, lors même que ce rapatriement s'effectue par navire français. Il appartient au capitaine du navire qui les a débarqués et à celui qui les reçoit à bord, d'en déterminer l'importance par des conventions particulières arrêtées entre eux, et à défaut de convention, c'est aux consuls de France qu'il incombe de régler ces frais suivant les circonstances. Dans tous les cas, lorsque ces frais ont été réglés par un consul, et que son ordonnance a reçu l'approbation des deux capitaines, ni ceux-ci, ni leurs armateurs ne sont recevables à se pourvoir contre l'ordonnance du consul. (Trib. de comm. du Havre, 28 juin 1855 ; *Gazette des Trib.*, 10 juillet 1855.)

veille à ce que le capitaine se conforme aux règlements.

L'importation de navire de construction étrangère en France doit être rigoureusement surveillée par le consul; il en est de même pour les réparations, hors les cas d'exceptions, des navires français à l'étranger.

Si le gouvernement accorde des primes d'exportation, le consul qui réside au lieu dans lequel les marchandises sont importées doit assister en personne, ou par un délégué, au déchargement des marchandises, afin de constater si les marchandises pour lesquelles la prime a été accordée ont réellement été exportées.

Le consul informe le ministre des affaires étrangères, lorsque, dans le port de sa résidence, il se fait des importations ou exportations en opposition avec les lois et ordonnances françaises, rendues en matière de douane (1).

Les consuls délivrent des certificats d'origine des marchandises pour déterminer les droits de douane dont elles sont passibles ou exemptes.

Les consuls concourent, en ce qui les concerne, à l'exécution des lois et ordonnances relatives aux pêches.

Un usage généralement suivi et consacré par la législation autorise les consuls à constater, concurremment avec les autorités des pays où ils résident, les naissance, décès et mariage des Français résidant dans ce pays (2).

Si un Français décédé ne laisse pas des héritiers présents sur les lieux, et si, d'ailleurs, le droit d'aubaine n'y est pas

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 4.

(2) Code Nap., art. 47, 48, 170; ordonnance du 23 octobre 1833.

établi, le consul fait apposer les scellés, et fait tous actes conservatoires et inventaires dans l'intérêt des absents (1).

Les dépôts qu'on peut faire dans les chancelleries sont de deux sortes ; les uns sont ordonnés d'office par le consul, les autres sont faits spontanément par les parties intéressées.

Dans le premier cas, les chanceliers sont comptables des dépôts que leur ont consigné les consuls.

Dans le second cas, les chanceliers, autorisés par les consuls, peuvent recevoir le dépôt d'objets litigieux, sommes d'argent, etc.

Le dépôt est constaté dans un acte dressé par le chancelier en présence du consul, sur un registre spécial coté et paraphé par ce dernier.

Les dépôts opérés d'office entre les mains du chancelier et s'il n'existe aucune opposition entre ses mains, sont transmis à la caisse des dépôts et consignations par l'intermédiaire du ministre des affaires étrangères.

Dans tous les cas, un dépôt ne peut être conservé dans la caisse consulaire après cinq ans, et doit être déposé à la caisse des consignations à Paris.

Le consul, après deux ans, peut vendre les objets déposés volontairement ; avant même le terme de deux ans, si les choses déposées se détériorent, le consul peut, sur l'avis des experts, les faire vendre ; le produit de la vente est versé à la chancellerie dans les caisses de dépôt. Mais cette double faculté doit être énoncée dans l'acte de dépôt.

---

(1) Ordonnance du 3 mars 1781, tit. II, art. 81.

Un acte, dressé sur un registre spécial, par le chancelier, constate le retrait du dépôt en présence du consul.

Hors le cas où les dépôts ont été opérés d'office, un recours n'est donné contre les chanceliers, pour la restitution du dépôt, que si on se présente muni d'un extrait de l'acte de dépôt délivré par le chancelier et visé par le consul.

Si le dépôt est perdu par force majeure, le chancelier dresse un procès-verbal certifié par le consul, et que ce dernier transmet au ministre des affaires étrangères.

Les chancelleries, au surplus, sont soumises à toutes les obligations des dépositaires prévues par le droit commun.

122. Les consuls exercent aussi une juridiction contentieuse en matière civile, criminelle ou de police. Le caractère de cette justice doit être considéré dans les rapports avec les nationaux qui se trouvent en pays étranger, dans le ressort du consulat et dans le rapport avec le souverain chez lequel le consulat est établi (1).

---

(1) « La disposition du traité diplomatique passé entre la France et les États-Unis, le 14 novembre 1788, qui attribuait aux consuls respectifs des deux Etats juridiction sur leurs nationaux, n'est plus aujourd'hui en vigueur; elle a été abrogée par le traité ultérieur du 8 vendémiaire an IX. En conséquence, les contestations entre Américains dans un port français doivent être soumises aux tribunaux français. (Aix, 17 mai 1831; S. V., 31-2-209; D. P., 32-1-184; Devilleneuve et Massé, *Dictionnaire du Contentieux commercial*, n° 141, p. 213.)

« Les tribunaux français peuvent, en ordonnant une enquête qui doit avoir lieu en pays étranger, déléguer, pour y procéder, les juges de ce pays; ils ne sont pas obligés de renvoyer à cet effet devant le

En général, tous les gouvernements refusent de reconnaître une force exécutoire aux actes qui émanent des consuls ; mais les traités peuvent modifier ces principes généraux (1).

Généralement, dans les pays situés hors de la chrétienté, les pouvoirs des consuls sont plus étendus.

En règle générale les consuls ont le droit de juger toute contestation entre Français commerçants et autres, dans l'étendue de leur consulat (2). Hors ce cas, les tribunaux de la métropole sont compétents (3).

On a même édicté des amendes contre ceux qui porte-

---

consul français. Cassation, rej., 18 août 1836 ; S. V., 36-1-795 ; Devilleneuve et Massé, n° 142, p. 213.)

« L'édit de juin 1788, qui défend à tout Français de traduire un Français devant les juges étrangers par préférence au consul, ne défend pas de réclamer des juges étrangers l'emploi de la force publique pour l'exécution d'un titre paré. » Cassation, rej., 11 décembre 1809 ; S. V., 10-1-241 ; D. A., 6-491 ; Devilleneuve et Massé, v° *Consuls*, n° 142 bis, p. 213.)

(1) Le consul ne peut directement employer la force publique, mais il se concerte avec l'autorité locale pour qu'elle lui prête son appui.

(2) Edit de juin 1778, art. 1.

La déclaration d'innavigabilité, rendue par un consul de France à l'étranger, ne saurait lier les tribunaux français saisis de la question de la validité du délaissement du navire. (Bordeaux, 17 juin 1856 ; Lehir, 1856, 546 ; *sic*, 7 juillet 1854 ; trib. de comm. de la Seine ; Lehir, 1855, 437 ; Paris, 16 décembre 1854 ; Lehir, 1854, 51 ; Cass., 23 décembre 1850 ; Lehir, 1853, 186.)

(3) Paris, 14 décembre 1840 ; J. P., 41-1-217.

raient leurs contestations devant la justice étrangère (1).

Les consuls constatent, par des procès-verbaux, les infractions à leur juridiction et en informent le ministre des affaires étrangères qui en prévient ses procureurs généraux, chargés de poursuivre la contravention (2).

Mais la prohibition faite aux Français de s'adresser à un juge étranger, ne concerne que les actions en justice; le

---

(1) *Ubi suprà*, art. 2 et 4.

(2) L'édit de juin 1778 qui porte que les consuls de France connaîtront en première instance, dans l'étendue de leur consulat, des contestations entre Français négociants, navigateurs et autres, et qui défend aux Français d'actionner d'autres sujets français devant les juges ou autres officiers des puissances étrangères, à peine de 1,500 livres d'amende et de dommages-intérêts, n'est en vigueur que dans les Etats où l'application a été permise et réglementée par des traités diplomatiques. Et spécialement, cet édit est sans force dans l'île Maurice, aucun traité de cette nature n'ayant été passé entre la France et la Grande-Bretagne. (Impl. rés.)

En conséquence, le Français qui, à l'île Maurice, a actionné un autre Français devant la Cour de la vice-amirauté anglaise, et a, en vertu d'une décision de cette Cour, fait saisir et vendre un navire appartenant au défendeur, ne peut être déclaré passible de dommages-intérêts pour infraction à l'édit de 1778.

Mais le créancier qui, à l'étranger, fait déclarer sa créance privilégiée par les juges du pays, puis fait procéder à la vente du navire affecté à sa créance, à l'insu des parties intéressées, et dans les circonstances les plus défavorables, et en profitant de l'éloignement des armateurs pour se rendre adjudicataire du navire à un prix très-inférieur à sa valeur, est tenu de réparer le préjudice qu'il a ainsi causé au propriétaire du navire. (Code Nap., 1382, 1383; Cour de cass., 29 janvier 1856; Lehir, 1856, p. 301.)

porteur d'un titre exécutoire en France peut s'adresser au juge territorial pour obtenir exécution dans son ressort.

La juridiction contentieuse qui appartient aux consuls n'empêche pas que les juges français puissent déléguer, pour instruire une affaire, des juges territoriaux.

Le Français qui veut agir contre son adversaire en France et alors même que la sentence du consul n'aurait aucune valeur à l'étranger, doit provoquer un jugement du consul, parce que ce jugement serait exécutoire en France.

Si un Français a intérêt à obtenir quelque condamnation exécutoire à l'étranger, et que la sentence du consul puisse être sans effet, il peut, dans ce cas, saisir la juridiction territoriale.

Si une sentence a été rendue par des arbitres choisis par les parties, elle doit être homologuée par le consul, suffisamment autorisé, pour être exécutoire en France. Si la sentence est exécutoire à l'étranger, elle doit être homologuée par l'autorité du pays.

Les consuls terminent, comme nous l'avons dit, toute contestation relative aux gens de mer (1).

Souvent même, suivant l'usage, les juges du lieu renvoient les contestations entre gens de mer devant le consul de la nation dont le navire porte le pavillon.

Voici les règles qui conviennent à la juridiction civile des consuls.

Encore bien que les consuls aient une juridiction civile, ils ne peuvent pas juger seuls ; ils doivent se faire

(1) Edit de 1778, art. 1.

assister de deux notables Français qui ont voix délibérative et prêtent serment devant le consul (1).

Si on ne trouve pas des notables pour assister le consul, celui-ci juge seul, à la charge par lui de constater dans la sentence l'impossibilité dans laquelle il s'est trouvé placé.

On introduit la demande devant un consul par une requête ou par une déclaration faite à la chancellerie du consulat. La déclaration du poursuivant contient les circonstances de l'affaire et les conclusions de la partie ; il lui en est délivré expédition qui est présentée au consul pour tenir lieu de requête.

Sur cette requête le consul fixe les jour et heure où les parties comparaîtront devant lui.

La requête ou déclaration est signifiée par le chancelier avec les pièces à l'appui contre la partie adverse ; si les pièces sont trop volumineuses, on fait sommation d'en prendre connaissance ; la signification dont il s'agit contient assignation à comparaître devant le consul ; l'assignation est remise à la personne, et dans le cas où il n'y a pas possibilité, elle est donnée par affiche à la chancellerie du consulat.

La signification est faite à bord si elle a lieu envers des passagers ou des navigateurs se trouvant sur un navire prêt à faire voile.

L'original de la signification constate le nom du demandeur, celui de la personne à laquelle est délivrée l'assignation ou bien l'affiche faite à la chancellerie, l'acte en origi-

(1) Edit de juin 1778, art. 6.

nal et en copie est signé par le chancelier; ces formalités sont prescrites à peine de nullité (1).

Les parties comparaissent en personne devant le consul, où dans le cas d'empêchement, par un mandataire; elles peuvent même alors adresser au consul un mémoire signé d'elles et contenant leurs demandes ou défenses.

Le consul peut commettre l'un des officiers du consulat ou l'un des notables de la nation pour entendre une partie qui n'a pu comparaître. L'interrogatoire est rédigé par le chancelier faisant les fonctions de greffier.

Le consul fait aussi, lorsqu'il y a nécessité, une descente à bord des navires, ou commet une personne pour le remplacer. S'il s'agit de reconnaître l'état, la valeur, la dépréciation de certaines marchandises, le consul nomme des experts.

Lorsque l'instruction comporte la nécessité du témoignage, le consul fait citer les témoins par-devant lui. L'article 22 de l'édit de juin 1778 et les suivants règlent la forme de l'enquête.

Lorsque la procédure et l'instruction sont terminées, le jugement est rendu. Le consul peut ordonner l'exécution provisoire, sans appel ni sans caution, de la sentence, si la demande est fondée en titre.

La signification du jugement est faite aux parties, à la personne, ou à domicile, ou par affiche ou à bord par le ministère du chancelier. Les consuls prononcent la contrainte par corps; leurs sentences sont exécutoires en

---

(1) Edit de 1778, art. 13.

France sans homologation ou mandement des tribunaux français. A l'étranger, elles sont exécutoires par toutes les voies de droit, dont les traités, les conventions diplomatiques et les usages autorisent l'emploi.

Les jugements par défaut rendus par les consuls sont susceptibles d'opposition. L'opposition doit, à peine de déchéance, être formée dans les trois jours de la signification de la sentence; si la partie n'est pas présente, le délai de l'opposition ne court contre elle que du jour où elle a pu connaître la sentence; on est présumé avoir connaissance de la sentence suivant les règles établies en France.

Les appels de sentences rendues aux échelles du Levant, aux côtes d'Afrique et à Constantinople sont portés devant la Cour d'Aix; ailleurs ils sont portés devant la Cour la plus proche des lieux où la sentence a été rendue.

123. Les consuls ont sur leurs nationaux une juridiction criminelle et de police plus ou moins étendue, suivant les traités ou les usages.

Dans les échelles du Levant et de Barbarie cette juridiction embrasse les délits et les crimes commis par les Français dans l'étendue de ces échelles (1).

Dans tous les pays la juridiction criminelle du consul comprend les crimes et délits commis à bord des navires français par les gens de l'équipage contre des personnes non étrangères à l'équipage (2).

---

(1) Loi du 28 mai 1836, art. 1.

(2) Avis du Conseil d'Etat du 20 novembre 1806.

Cependant dans le cas où le crime est commis par les hommes d'un équipage hors du navire, et même à bord, envers des personnes étrangères à l'équipage, le consul intervient devant l'autorité qui a arrêté le coupable, ou peut poursuivre si l'autorité locale s'abstient.

Les consuls, dans les cas spécifiés ci-dessus et lorsque leur juridiction criminelle peut s'exercer, ne sont compétents toutefois que si le crime ou le délit a été commis dans un port dépendant de leur consulat; le crime ou le délit étant commis dans le cours de la navigation, le consul, sur le rapport qui lui en est fait, prend les mesures convenables pour faire traduire le coupable devant les tribunaux français (1).

Malgré les règles ci-dessus énoncées, il faut reconnaître que l'autorité locale serait compétente si le fait de l'homme de l'équipage coupable troublait la tranquillité du port (2).

Si une plainte est adressée au consul, plainte constituant le crime ou le délit, le consul se transporte sur les lieux, y entend les témoins et saisit les pièces de conviction (3).

Le consul peut rendre une ordonnance pour faire arrêter le prévenu, mais alors il doit y avoir crime ou délit emportant la peine d'emprisonnement, et le prévenu ne doit

---

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 15.

(2) Ibid., art. 22.

Les art. 51 et 52 règlent les frais à faire pour l'embarquement des personnes qui doivent être jugées en France.

(3) Loi du 28 mai 1836, art. 4, 5, 6, 7.

pas être déjà immatriculé comme chef actuel ou ancien, ou comme gérant d'un établissement commercial (1).

Le prévenu arrêté peut obtenir sa liberté sous caution, et s'il élit domicile au lieu où siége le tribunal consulaire; mais le vagabond ou le repris de justice ne jouit pas de cette faveur.

La loi du 28 mai 1836, articles 10 à 33, indique au consul la forme à suivre pour l'instruction des affaires dans les échelles du Levant et de Barbarie ou tout autre lieu.

L'instruction étant terminée, l'affaire est soumise au tribunal consulaire, composé du consul et de deux Français par lui choisis parmi les notables qui résident dans le ressort du consulat (2).

Toutefois, si le fait à juger n'est qu'une simple contravention, le jugement peut être prononcé par le consul seul. Mais s'il s'agit de délits, le consul est assisté par deux notables.

Si le fait est reconnu un crime qui peut entraîner une peine afflictive et infamante, le tribunal consulaire rend une ordonnance de prise de corps et renvoie l'accusé devant la Cour d'Aix qui a une compétence spéciale à cet égard (3).

La Cour d'Aix, de son côté, procède dans les formes déterminées par les articles 3 et 4 de la loi du 28 mai 1836.

Le jour de l'audience, quand le consul peut juger seul ou assisté, est indiqué par une ordonnance du consul. Un

---

(1) Loi du 28 mai 1836, art. 9.

(2) Ibid., art. 37.

(3) Ibid., art. 43, 64.

délai de trois jours au moins existe entre la citation et le jugement, si le prévenu réside dans le lieu où est établi le consulat; dans le cas contraire, l'ordonnance détermine, d'après les lois établies, le délai pour la comparution (1).

Le prévenu a le droit de comparaître par un fondé de pouvoirs; mais le tribunal consulaire qui le juge nécessaire peut ordonner la comparution du prévenu.

En matière correctionnelle, si la loi prononce la peine de l'emprisonnement, le prévenu doit comparaître en personne.

En matière de simple police le consul prononce définitivement et sans appel.

S'il y a partie civile et que la demande excède 150 fr., le consul renvoie cette partie à se pourvoir à fins civiles et statue néanmoins sur la contravention (2).

En matière correctionnelle le tribunal consulaire prononce sur les réparations civiles et le délit.

Le jugement est susceptible d'appel de la part du prévenu et de la partie civile, mais quant à ses intérêts civils seulement (3).

---

(1) Loi du 28 mai 1836, art. 47.

(2) Ibid., art. 54.

(3) « L'appel des jugements rendus par les consuls français établis ailleurs qu'aux échelles du Levant, aux côtes d'Afrique et de Barbarie, qui, aux termes de l'article 18, l. Ier, tit. IX, de l'ordonnance de 1681, devait être porté devant le parlement le plus proche du consulat où le jugement avait été rendu, doit aujourd'hui être porté devant la cour du continent qui remplace ce parlement, et non devant la cour de la colonie la plus proche du consulat. » (Bor-

Le procureur général de la Cour d'Aix a aussi le droit de se porter appelant.

Dans le cas de condamnation en matière correctionnelle ou de simple police, le délai pour l'opposition est de huit jours, de la signification qui a été faite du jugement à la personne du condamné à son domicile réel ou élu, ou même à sa dernière résidence.

L'article 51 de l'ordonnance précitée déclare qu'en cas d'acquittement du prévenu, le jugement définitif, son opposition, les frais du premier jugement, de la signification et de l'opposition peuvent être mis à la charge du prévenu.

En matière d'appel, la déclaration en est faite à la chancellerie du consulat par l'appelant en personne ou par son fondé de pouvoir dans les dix jours au plus tard de la prononciation du jugement; il est sursis pendant ce délai et l'instance d'appel à l'exécution du jugement de condamnation.

L'appel n'est pas reçu contre le jugement par défaut; le recours en cassation, s'il y a lieu, est seulement ouvert (1).

La déclaration d'appel doit contenir élection de domicile dans la ville d'Aix, faute de quoi les notifications à faire à l'appelant peuvent être faites au parquet du procureur général près ladite Cour.

La déclaration d'appel de la partie civile doit être, dans

---

deaux, 24 novembre 1836; S. V., 38-2-128; Devilleneuve et Massé, v° *Consul*, n° 167, p. 214.)

(1) Ibid., art. 56.

la huitaine, notifiée au prévenu avec citation à comparaître devant la Cour d'Aix.

La loi du 28 mai 1836, art. 79 et suivants, règle les formes d'appel par le procureur général.

Le prévenu a le droit de se pourvoir en cassation contre l'arrêt qui est rendu sur l'appel du jugement correctionnel, ou s'il intervient, sur une accusation de crime. Il faut cependant se conformer aux distinctions énoncées au titre III, du livre II du Code d'instruction criminelle (1).

Si l'accusé est contumace, on procède suivant la loi du 28 mai 1836, articles 36 et suivants, et 74 (2).

Les crimes de piraterie sont positivement exclus de ceux dont les consuls doivent connaître. La loi spéciale du 10 avril 1825 règle la poursuite et le jugement de ces crimes (3).

124. Voici la circulaire de la marine du 22 juillet 1851, sur les rapports de mer des capitaines de navires marchands, et les documents annoncés, p. 364:

« Messieurs, mes prédécesseurs se sont occupés, à diverses reprises, d'obtenir l'accomplissement des obligations imposées aux capitaines du commerce, en ce qui touche la rédaction et la remise de leurs *rapports de mer* (ordonnance de 1681, liv. Ier, tit. X, art. 4, 5, 6 et suivants; loi du 22 août 1791, tit. II, art. IV, et tit. VI,

(1) Voyez tit. III du livre II du Code d'instruction criminelle.

(2) Pour les peines, suivant les divers cas ci-dessus spécifiés, voyez Devilleneuve et Massé, nos 196, 198, 199.

(3) Voy. aussi loi du 28 mai 1836, art. 82.

art. 1 ; articles 241, 242, 243 et 245 du Code de commerce.)

« Ainsi, les circulaires (*police de la navigation*) des 7 mai et 4 août 1834, nos 9 et 12, notificatives de la dispense accordée aux capitaines *étrangers* de remettre en France leurs rapports aux tribunaux de commerce et aux juges de paix, ces circulaires, dis-je, ont développé les considérations d'intérêt général aussi bien que d'intérêt particulier sur lesquelles repose l'obligation maintenue à l'égard des capitaines français, quelle que soit la nature du voyage.

« La circulaire du 27 novembre 1844, n° 3,157, prescrit l'indication, sur les rapports, des quartiers et numéros d'inscription des signataires ; elle recommande, en outre, aux capitaines de mentionner toujours le taux détaillé des droits étrangers de douane et de navigation contre lesquels ils croient avoir à réclamer.

« Ces prescriptions sont reproduites : la première dans la circulaire du 4 janvier 1850 (*Bulletin officiel de la marine*, n° 1, p. 1) ; la seconde, dans celle du 25 novembre 1845 (*Annales maritimes* de 1846, partie officielle, p. 256.)

« Cette dernière circulaire a signalé, d'ailleurs, les points principaux sur lesquels il est essentiel que nos marins dirigent leurs investigations.

« Malgré ces recommandations multipliées, le but que l'on poursuivait n'a point encore été atteint. Les rapports ne présentent pas toujours les indications nécessaires : plusieurs sont libellés avec une concision presque dérisoire.

« Certains capitaines, et ceci est plus grave, livrent à la

presse des faits qu'ils n'ont point mentionnés dans leurs rapports (1) et qu'ils accompagnent d'attaques plus ou moins vives, dirigées soit contre des autorités étrangères, soit contre des agents français.

« Nos navigateurs ont cependant ressenti maintes fois les heureux effets de l'activité et de la persistance du département de la marine, à l'occasion des réclamations fondées qui lui étaient transmises; son intervention ne saurait s'exercer à l'égard de celles dont il n'a pas été régulièrement et directement saisi. La publicité donnée à ces dernières diminue, d'ailleurs, leurs chances de succès, en ce qu'elle peut indisposer les gouvernements étrangers contre les agents desquels sont dirigées des imputations souvent exagérées.

« J'ajouterai qu'en se livrant, *à priori*, dans les journaux, à des plaintes contre les autorités maritimes, coloniales ou consulaires, les capitaines dont il est ici question méconnaissent complétement les règles de subordination et de déférence rappelées, en dernier lieu, par la circulaire du 18 juin 1850 (*Bull. officiel de la marine*, n° 19, p. 526).

---

(1) Nous rapprochons de la circulaire du 22 juillet 1851, celle du 19 février 1852, sur la gestion des naufrages :

« Messieurs, la circulaire du 31 août 1848, insérée au *Bulletin officiel*, 1848, 2e semestre, p. 263, qui traite du service des Consuls comme suppléant les administrateurs de la marine et les trésoriers des Invalides à l'étranger, ayant été appliquée avec le discernement que l'on devait attendre des fonctionnaires chargés de son exécution, a produit d'heureux résultats sous le double rapport de la célérité des opérations matérielles et de la régularité des écritures, et

« Nul ne saurait être juge dans sa propre cause, et lorsque, cédant trop précipitamment aux suggestions de

---

si la remise des produits éprouve encore quelques lenteurs, ces retards, je le reconnais, doivent, dans le plus grand nombre de cas, être attribués à l'éloignement et à des difficultés locales.

« Cependant, quelques-unes des dispositions de cette circulaire paraissant n'être pas bien comprises partout, et pour en assurer d'autant mieux l'exécution, j'ai jugé utile d'adresser de nouvelles explications.

« Ainsi, on n'a pas généralement attaché une importance suffisante à la recommandation consignée à la page 17 de ces instructions : *Mode de justification des dépenses*, non plus qu'à la note de la page 20 sur le même objet ; et, dans quelques Consulats, les pièces justificatives contiennent en bloc les dépenses du bâtiment et celles qui se rattachent à la cargaison. Cette confusion est toujours un grand embarras pour les commissaires de l'inscription maritime des ports d'armement chargés de dresser l'état définitif de la liquidation du sauvetage, et parfois l'absence de documents clairs et précis place le trésorier public dans l'obligation de repousser le remboursement des sommes qui lui sont réclamées au titre du navire.

« Je recommande donc de former désormais deux dossiers distincts des pièces transmises au ministère, à l'appui de la comptabilité des naufrages, et de donner à chacune d'elles, d'après le classement des dépenses de l'état de liquidation, un numéro d'ordre, qui sera reporté sur un bordereau indicatif, de façon que l'on ne puisse confondre les deux natures de dépense. Je rappelle à ce sujet que les comptes, factures ou reçus, écrits ou traduits en français, doivent toujours être arrêtés en argent de France et accompagnés d'un certificat constatant le cours du change.

« Pour faciliter la reddition des comptes de sauvetage, un modèle d'état a été annexé à la circulaire du 31 août 1848, avec invitation

l'intérêt ou de la passion, on confie l'énonciation de ses griefs aux journaux, l'on s'expose à émettre des assertions inconsidérées ou inexactes dont on peut se repentir ensuite, mais qui n'en ont pas moins porté une atteinte funeste à la

---

d'avoir à s'y astreindre. De nouveau, j'exprime le désir que cette prescription soit toujours observée ; ce même modèle ayant été légalement ordonné pour l'usage des ports, il en résulte que les opérations du Consulat se trouvent naturellement contrôlées par la liquidation définitive.

« Comme il est conservé à Paris un dossier spécial par bâtiment naufragé, je recommande de ne jamais traiter dans la correspondance qu'une seule affaire dans une même lettre.

« L'article 38 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, d'accord en cela avec la déclaration du 18 décembre 1728, défend de payer les gages des marins débarqués en pays étranger, quel que soit le motif du débarquement, et veut que ces loyers soient déposés dans la caisse de la Chancellerie. Cependant, en matière de sauvetages, et pour peu qu'il y ait un produit net, il est passé en habitude, dans quelques localités, de payer les décomptes qui peuvent revenir aux capitaines et seconds des navires naufragés, de sorte que ceux-ci touchent l'intégralité de leurs salaires dans le Consulat, tandis que les autres marins de l'équipage ne reçoivent en France qu'une part proportionnelle à ce qu'ils ont gagné, et d'autant plus faible, que la somme prélevée pour satisfaire aux exigences des officiers a été plus forte.

« C'est là, il faut le dire, un usage abusif, contraire à l'équité, et qu'il importe de faire cesser le plus promptement possible, les règlements en vigueur devant être appliqués à tous et sans acception de grade. Si, par des circonstances imprévues, qui ne peuvent être bien appréciées que sur les lieux, l'autorité consulaire est amenée à faire quelques payements partiels, ces à-compte ne doivent jamais

considération qu'il est si nécessaire de conserver à tout homme revêtu d'un caractère public.

« C'est au ministre de la marine seul, dont l'équité ne

---

atteindre le chiffre de ce qui peut revenir au marin dans la répartition des fonds libres applicables aux loyers.

« Il est d'ailleurs toujours facile aux Consuls de connaître exactement la somme revenant à chaque homme, puisqu'en même temps qu'ils ont à remettre en France le net produit du bâtiment, ils doivent joindre à cet envoi un état nominatif portant décompte des salaires acquis.

« Pour effectuer la remise du net produit des sauvetages, il est des Consuls qui ont fait parvenir au ministre des traites de commerce tirées directement par un négociant du pays ou même par le capitaine naufragé, à l'ordre du trésorier général des Invalides. Ces effets, privés de l'endossement du Consul, devenaient irréguliers, puisque le tireur était sans intérêt direct avec l'établissement des Invalides, et que, par ce fait, la valeur exprimée n'avait pas un motif réel. Ils offraient, en outre, le double inconvénient d'amoindrir les garanties et de placer le comptable à Paris en présence de correspondants avec lesquels ses rapports ne sont pas autorisés.

« Les Consuls devront donc, à l'avenir, en continuant à n'accepter que des traites de négociants d'une solvabilité notoire, ne recevoir lesdites traites *qu'à leur ordre*, eux seuls ayant qualité pour les transporter régulièrement au trésorier général des Invalides.

« Il a été remarqué que, dans certains Consulats, l'économie désirable n'était pas toujours apportée dans la gestion des naufrages, et des frais frustratoires, résultant de gratifications à divers, de commissions allouées sans motifs suffisants, ou de l'intervention d'agents non autorisés, ont été de la part du ministère de la marine, l'objet de redressements qu'il est d'une bonne administration de savoir éviter.

« Le rapatriement des marins naufragés dans les contrées loin-

leur a jamais fait défaut, que nos marins doivent transmettre les réclamations et les plaintes qu'ils croiraient devoir

---

taines doit aussi, de ma part, être le sujet d'une recommandation spéciale. Il arrive fréquemment que des capitaines négligent, dans un but tout personnel, de profiter de l'embarquement qui leur est assigné sur un navire en retour direct; puis, à peine le bâtiment est-il sous voiles qu'ils demandent à être rapatriés par la voie des Etats-Unis ou de l'Angleterre. En cédant désormais à de semblables obsessions, les Consuls s'exposeraient à voir rejeter de leurs comptes l'excédant des frais résultant de ces passages de faveur, l'ordonnance du 12 mai 1836 ayant, d'ailleurs, pourvu largement aux besoins des marins du commerce disgraciés, dont le grand nombre devient une charge onéreuse pour le Trésor public. Ce n'est donc qu'en l'absence de bâtiments français que les équipages naufragés doivent être rapatriés sur des navires étrangers, et il convient d'y apporter toujours la plus stricte économie. La même recommandation s'applique également aux frais de nourriture et d'entretien des marins.

« Depuis que la circulaire du 19 mai 1848, fondée sur des principes de droit et d'humanité, en modifiant celle du 23 octobre 1824, sur l'imputation des loyers des marins, a fait passer le paiement des salaires avant les frais d'entretien et de rapatriement, il en est résulté qu'un certain nombre de liquidations de naufrages présentent un excédant de dépense au compte du navire, et que, par suite, ces excédants se traduisent en sommes plus ou moins importantes qui retombent définitivement à la charge de l'Etat.

« Il était du devoir de l'administration de rechercher les moyens d'atténuer les dépenses de cette nature, et elle n'en pouvait trouver un plus efficace que celui qui consiste à porter en recette un produit jusqu'alors négligé. De là la disposition qui prescrit de prélever le fret pour la distance parcourue, sur les marchandises sauvées, soit qu'elles aient été vendues, soit qu'elles aient été remises en nature

former contre les autorités dont il s'agit. Je vous invite donc à adresser, à cet égard, les recommandations néces-

---

aux réclamateurs, cette prescription, d'ailleurs conforme à l'article 296 du Code de commerce, pouvant, dans beaucoup de cas, rétablir l'équilibre entre la recette et la dépense.

« Mais, comme c'est aux tribunaux de commerce qu'il appartient, en France, de prononcer sur la question du fret, il m'a paru opportun de rappeler succinctement ici comment, en semblables circonstances, on procède dans nos ports.

« Chaque fois qu'il y a lieu, le commissaire de l'inscription maritime adresse une requête au président du tribunal de commerce à l'effet de faire fixer le fret sur les marchandises *dans la proportion de ce que le voyage est avancé*, et il joint, à l'appui de sa demande, un certificat de deux courtiers maritimes, ou, à défaut de deux négociants, constatant le degré d'avancement du voyage et la distance qui reste à parcourir jusqu'au port de destination.

« Ce mode d'opérer, à la fois simple et rapide, satisfait à tous les intérêts engagés, et je ne vois aucun inconvénient à ce qu'il soit appliqué aux naufrages survenus à l'étranger.

« Toutefois, les Consuls devront se bien pénétrer que c'est comme juges commerciaux, qu'après s'être entourés de tous les éléments utiles, ils sont appelés à prononcer sur la fixation du fret; c'est, en un mot, une ordonnance à rendre, et pour laquelle les droits seront perçus d'après les tarifs en vigueur dans leur chancellerie, le rôle de suppléant des administrateurs de la marine ne devant commencer qu'avec l'exécution de la sentence rendue. Cette distinction est d'autant plus essentielle à établir qu'elle place la décision consulaire en dehors des discussions que pourraient vouloir soulever les réclamateurs de la cargaison.

« Dès lors, et pour mieux marquer la qualité dans laquelle les Consuls doivent agir, il convient qu'ils se fassent présenter, par le capitaine du navire naufragé ou tout autre ayant droit, une demande

saires à nos capitaines, en les prévenant que je n'hésiterai point à sévir contre ceux qui manqueront désormais à celui de leurs devoirs que je signale aujourd'hui.

---

en règlement du fret, et ce n'est qu'en l'absence des intéressés qu'ils auront à le fixer d'office. Cette dernière circonstance devra être mentionnée dans l'ordonnance qui interviendra.

« Il a été généralement remarqué que, dans les comptes dressés pour les bâtiments condamnés comme innavigables, on portait en liquidation une somme représentant les quinze centimes par cent francs attribués au chancelier, par l'article 8 de l'arrêté du 17 floréal an IX, sur toutes les sommes déposées dans la caisse du Consulat, et provenant de la vente des prises ou des bâtiments naufragés. Les condamnations pour cause d'innavigabilité n'étant point comprises dans les deux catégories ci-dessus, il n'y a pas lieu de percevoir cette allocation.

« Tels sont les points principaux du service des bris et naufrages, sur lesquels j'ai cru devoir m'expliquer de nouveau, pour faciliter l'application des règles en cette matière.

« Je vous invite à vous conformer exactement aux dispositions de la présente circulaire, que vous devrez faire enregistrer dans votre chancellerie. Veuillez aussi m'en accuser réception.

« *Signé:* TH. DUCOS. »

Voici enfin le décret du 22 septembre 1854, qui étend les attributions des agents vice-consuls de France :

« NAPOLÉON, etc.

« Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département des affaires étrangères;

Vu l'article 2 de l'ordonnance royale du 26 octobre 1833 [1];

« Vu les articles 234 et 237 du Code de commerce;

« Considérant que, dans certains pays, les autorités territoriales

[1] IX[e] série, 2[e] partie, 1[re] section, Bull. 266, n° 5054.

« Je saisis cette occasion pour vous inviter à tenir la main à la stricte exécution des diverses prescriptions rappelées dans la présente circulaire.

Signé : P. DE CHASSELOUP-LAUBAT. »

---

ne sont point compétentes pour autoriser les emprunts à la grosse, et veiller à l'accomplissement des formalités que les lois françaises imposent aux capitaines de la marine marchande à l'étranger, dans le cas de relâche forcée avec ou sans avaries ;

« Voulant remédier à cet inconvénient, et assurer, sous ce rapport, une protection efficace au commerce français ;

« Notre Conseil d'état entendu,

« Avons décrété et décrétons ce qui suit :

« Art. 1er. — Lorsqu'un navire de commerce français relâchera, avec ou sans avaries, dans le port de leur résidence, les agents vice-consuls de France pourront comme les consuls, et lorsque ces attributions leur auront été spécialement conférées par nous : 1° recevoir tous rapports de mer et protêts d'avaries ; 2° nommer et commettre, sur la requête des capitaines, tous experts pour, sous la foi du serment, visiter les navires et constater leur état d'avarie ; 3° donner aux capitaines toutes autorisations, soit pour souscrire et consentir des emprunts à la grosse aventure, soit pour vendre ou mettre en gage la partie des cargaisons nécessaire pour acquitter les dépenses résultant de leur relâche.

« Art. 2. — Les mêmes agents pourront aussi, sur le vu du rapport d'experts constatant l'état d'innavigabilité d'un bâtiment de commerce, en autoriser l'abandon et la mise en vente. »

§ 11. — DU CABOTAGE(1).

(Nouvelle rédaction de l'article 377 du Code de commerce.)

Sommaire.

125. Définition du cabotage; *in notis*, limites tracées au cabotage;
126. Nouvelle formule de l'article 377 du Code de commerce;
127. Motifs du projet de loi relatif à cet article;
128. Distinctions qui subsistent encore pour le grand et le petit cabotage; procès-verbal en cas de jet; visite du navire; jet, avarie communes; marchandises chargées sur le tillac;—
129. Conséquences de l'article 3 du décret du 19 mars 1852; *in notis*, règles quant au *bornage;* de l'inscription maritime.

125. Jusqu'à présent, nous avons traité principalement de la navigation *hauturière* ou, en d'autres termes, au *long-cours*, il nous reste à dire, pour terminer l'exposé des prin-

---

(1) Cabotage vient de l'espagnol, *cabo*, *cap*, car il exprime l'action de naviguer de cap en cap. Voy. pour les anciennes lois sur le cabotage, lois des 14-22 mai 1790 (cabotage pour le transport des sels); 15 mai 1791, art. 20, et 10 août 1791, tit. V (admission des maîtres au cabotage); 13 août 1791, art. 14 (visite); 27 vendémiaire an II, art. 4 et 5 (marque et droit sur les bâtiments); 3 brumaire an IV, articles 13 et 16 (admission); 11 thermidor an X (âge et temps de service); Arrêté 14 ventôse an XI (petit cabotage); décret 25 octobre 1806 (patente); ordonn. 12 février 1815 (petit cabotage); 20-23 février 1815, tit. II, IV et VI (cabotage dans le Levant, Marseille); 7 août 1825, art. 21 et suiv. (admission); 15 octobre 1827 (grand cabotage); 18 octobre et 25 novembre 1827 (capitaines); 31 août 1828 (limites du cabotage, admission.)

cipes sur le droit maritime, quelques mots sur le cabotage.

Le cabotage est la navigation qui se fait de cap en cap, et de port en port, sur une côte ou sur des côtes peu éloignées les unes des autres (1).

---

(1) Voici les limites assignées au petit cabotage :

Pour les navires expédiés des différents ports de France, le petit cabotage comprend : 1° les voyages de Bretagne, Normandie, Picardie et Flandre, pour Ostende, Bruges, Newport, la Hollande, l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande ; 2° ceux de Bayonne et Saint-Jean-de Luz à Saint-Sébastien et la Corogne, en Espagne ; 3° ceux de tous les ports français sur les côtes de l'Océan, jusque et y compris l'Escaut ; 4° ceux des ports de la Méditerranée, du côté de l'est, jusque et y compris Naples ; du côté de l'ouest, jusque et y compris Malaga et les îles Baléares, de Corse et de Sardaigne. (Ord. 18 octobre 1740, art. 3 ; arr 14 ventôse an XI ; ord. 12 février 1815, article 1 et 2.) (Caumont, v° *Cabotage*, n° 23.)

Relativement aux navires expédiés de différentes colonies françaises, le petit cabotage comprend : 1° pour les îles de la Martinique et de la Guadeloupe, l'espace compris entre le 8e et le 19e degré de latitude nord, et depuis le 61e degré de longitude occidentale du méridien de Paris jusqu'à une ligne partant de l'extrémité ouest de l'île de Porto-Rico et dirigée sur le cap Chichibaco, dans l'Amérique méridionale ; 2° pour la Guyane, la navigation entre le fleuve des Amazones et celui de l'Orénoque ; 3° pour les établissements français du Sénégal, le banc d'Arguin jusqu'à la Gambie ; 4° pour l'île Bourbon, la navigation des côtes de l'île et celle qui a lieu entre Bourbon et l'île Maurice ; 5° pour les établissements français de l'Inde, savoir : pour Mahé, la côte Malabar, depuis Surate jusqu'au cap Comorin, et pour les établissements situés dans la partie orientale de la presqu'île, la côte de Coromandel, depuis le Gange jusqu'à

126. Le nouvel article 377 du Code de comm. (1) a élargi la sphère de la navigation au cabotage, et se trouve ainsi en harmonie avec l'article 375 du même Code. L'article 377,

---

la pointe de Galles. (Ordonn. du 31 août 1838, art. 1 à 5. (Caumont, v° *Cabotage*, n° 24.)

Le cabotage en France et dans les colonies de possessions françaises ne peut être fait que par des bâtiments français. Il est interdit aux navires étangers. Il y a exception : 1° pour les bâtiments étrangers frétés pour le gouvernement; 2° les bâtiments espagnols, lorsqu'il ne s'élève aucun doute sur leur nationalité; 3° les bâtiments liguriens qui veulent faire tonnage pour se rendre des ports de Cette et d'Agde jusqu'à Toulonse par les canaux; 4° les bâtiments étrangers qui font le cabotage d'un port à l'autre de l'Algérie et jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné. Ils ne peuvent plus faire de transports entre la France et l'Algérie qu'en cas d'urgence, de nécessité absolue pour un service public; 5° les sandales algériennes qui font le cabotage d'un port à un autre de l'Algérie. (L. 21 septembre 1793, art. 3 et 4; loi 27 vendémiaire an II, art. 3; traité de 1768; circulaire du 10 janvier 1827; déc. minist. 27 floréal an IV; ord. 23 février 1837, art. 1er; ord. 16 décembre 1843, art. 1 et 2. (Caumont, v° *Cabotage*, n° 25.)

Les bâtiments français qui font le cabotage d'un port à l'autre de l'Empire, comme ceux qui arrivent des possessions françaises d'outre-mer ou d'un port étranger sont exempts du droit de tonnage et d'expédition. (Loi 27 vendémiaire an II, art. 32; ord. 23 juillet 1838, art. 5; loi 6 mai 1841, art. 20.) Sont exempts de tous droits de navigation : 1° les navires français faisant le transport entre la France et l'Algérie; 2° les navires français et les sandales algériennes faisant le cabotage d'un port à l'autre de l'Algérie. (Ord. 16 décembre 1843, art. 4.) (Caumont, v° *Cabotage*, n° 26.)

(1) « Sont réputés voyages de long-cours, ceux qui se font au delà

par des règles tracées au moyen de degrés de latitude et de longitude, ne permet plus d'enfreindre les limites réglementaires, car un marin ne pourrait alléguer pour excuse qu'il ignore la latitude ou la longitude de sa position; il accuserait une ignorance profonde des connaissances obligatoires pour lui.

127. Lors de la nouvelle rédaction de l'article 377 du Code de commerce, le rapporteur au Corps Législatif justifiait ainsi le projet de loi :

« La nouvelle rédaction de l'article 377 du Code de commerce a, en outre, l'avantage de s'harmoniser avec l'article 375 du même Code, et d'aplanir les difficultés qui naissent toujours d'appréciations différentes, d'interprétations intéressées, que la chicane exploite volontiers.

« Des limites tracées au moyen de degrés de latitude et de longitude seront parfaitement comprises par les marins, qui ne seront plus autorisés à les enfreindre, et qui seront d'autant moins disposés à le faire, qu'ils s'exposeraient à se faire retirer leurs lettres de commandement, s'ils enfreignaient la loi par ignorance, ce qui n'est pas admissible. En effet, le capitaine qui s'excuserait d'avoir enfreint les limites réglementaires, par la raison qu'il n'a pu calculer la latitude et la longitude de sa position, accuserait une ignorance profonde des connaissances obligatoires qui lui

---

des limites ci-après déterminées : au sud, le 30e degré de latitude nord; au nord, le 72e degré de latitude nord; à l'ouest, le 15e degré de longitude du méridien de Paris; à l'est, le 44e degré de longitude du méridien de Paris. » (L. 14-20 juin 1854; C. de comm., art. 377.)

sont imposées pour la sécurité des hommes qu'il commande, aussi bien que des marchandises qui lui sont confiées, et provoquerait de la part de l'administration de la marine la décision impérieuse de le démonter de son commandement.

« Qu'il nous soit permis, Messieurs, d'entrer dans quelques considérations générales pour vous faire apprécier toute la bienveillance, l'encouragement que mérite la marine au cabotage, et la sollicitude dont elle est digne.

« Il est évident pour tout le monde que la navigation au grand cabotage, qui intéresse à un si haut degré nos populations maritimes, est menacée dans son existence même. Les causes en sont palpables ; elles proviennent des transformations que l'innovation de la vapeur a introduites dans nos opérations commerciales, et qui se développent, chaque jour, avec une rapidité effrayante pour le cabotage.

« Les chemins de fer ont déjà privé la marine au cabotage d'une grande partie des frets qui l'alimentaient, qui la faisaient vivre ; le cabotage à vapeur lui enlèvera ce qui lui reste, et, dans un avenir probablement peu éloigné, la navigation au cabotage sera fatalement, inévitablement anéantie, si elle ne peut se mouvoir au-delà des limites restreintes qui lui sont assignées.

« Un seul exemple vous convaincra, Messieurs, de la vérité de cette assertion qui, toute sinistre qu'elle peut paraître au premier abord, n'en est pas moins une triste réalité.

« Un navire à vapeur de 5 à 600 tonneaux vient directement de Bordeaux à Paris, ou au moins à Rouen en très-peu

de jours; il est monté par 24 hommes d'équipage, tout compris, et peut, à l'aide de sa machine à vapeur, faire en moyenne trois voyages, pendant le temps que mettra un navire caboteur ordinaire à en faire un; et remarquez bien que si cet équipage est aussi considérable, c'est qu'il lui faut faire des transbordements de marchandises en cours de voyage, pour s'alléger et remonter de Rouen à Paris. Si son voyage se terminait à Rouen, limite habituelle du cabotage, il naviguerait facilement avec 15 ou 20 hommes d'équipage tout au plus.

« Par un simple rapprochement, vous reconnaîtrez que ce bâtiment à vapeur pouvant faire trois voyages pendant qu'un caboteur n'en opérera qu'un, aura transporté 1,800 tonneaux de marchandises, alors qu'il fallait jadis 30 navires caboteurs, évalués en moyenne au port de 60 tonneaux, pour obtenir le même résultat.

Ces 30 navires caboteurs doivent avoir, en moyenne, 5 hommes d'équipage; c'est donc une force de 150 hommes armant trente navires, qui se trouve maintenant remplacée par 20 hommes montant un seul bâtiment! Ces appréciations, Messieurs, ne peuvent être contestées; ce sont des chiffres, et il faut bien que la marine du cabotage se courbe devant une puissanse qu'elle ne peut conjurer. Le commerce même aura intérêt à abandonner le cabotage à voiles pour le cabotage à vapeur, car l'expéditeur de marchandises choisira toujours la voie la plus prompte, la plus directe, dût-elle lui coûter plus cher. La raison en est bien simple: les marchandises à la mer, du moins en grande partie, s'altèrent, se détériorent, et le séjour prolongé dans un bâti-

ment ne donne que trop souvent lieu à des refus de prendre livraison, à des laissé pour compte, » qui sont là source de procès et de difficultés commerciales. L'assurance elle-même viendra en aide aux commerçants, en réduisant ses primes, puisque ses risques seront moins grands, et la durée de sa garantie moins longue.

« Le gouvernement, Messieurs, doit donc se préoccuper des ressources que lui enlèvera, pour le service des bâtiments de l'Etat, l'anéantissement de la navigation du cabotage. Cette navigation rude, ardue, pénible sous tous les rapports, forme des marins robustes et intrépides, qui, aux connaissances du métier, joignent ordinairement celles des côtes, caps, passes, courants et phares. Les marins caboteurs peuvent donc rendre à la marine militaire des services importants, en dehors de ceux pour lesquels ils sont embarqués; ils peuvent, à l'occasion, servir de pilotes, dans des cas fortuits, ou à des atterrages douteux, quand le mauvais temps n'a pas permis de faire à bord les observations nécessaires pour assurer la position exacte du bâtiment.

« Il ne faut donc pas s'étonner, Messieurs, qu'une classe aussi intéressante, aussi précieuse pour la marine de l'Etat, soit l'objet de sa constante sollicitude. Non-seulement il y puise des ressources importantes, mais, en la protégeant, il rend aussi à la navigation au long cours, et au commerce par conséquent, un service immense.

« C'est dans la marine du cabotage de préférence, que se recrutent les meilleurs matelots de la marine au long

cours, et si cette ressource vient à lui manquer, ce sera un déficit impossible à combler.

« Nous ne pouvons donc trop seconder le gouvernement dans les mesures qu'il nous présente pour préserver, autant qu'il est en lui, des intérêts aussi précieux. Votre commission est même persuadée que le gouvernement, se préoccupant de plus en plus des dangers qui menacent la navigation au cabotage, viendra, dans un temps peu éloigné, vous proposer de nouvelles modifications qui en sauvegarderont l'existence, tout en conciliant les droits non moins importants de la navigation au long cours.

« Cette dernière ne doit pas, quant à présent, Messieurs, exciter d'inquiétude ni même d'appréhension sur son avenir; les nombreux et immenses débouchés que lui ont créés les régions aurifères, découvertes dans les vastes mers de l'Océanie, de l'Australie et de la Californie, doivent lui assurer une longue et fructueuse existence. La marine à vapeur même ne peut lui faire une concurrence sérieuse; la navigation lointaine à l'aide de ce procédé ne peut s'appliquer qu'au transport des dépêches et des passagers; l'énorme emplacement qu'il faut réserver à un approvisionnement de combustible aussi considérable que celui qui serait nécessaire à un voyage de long cours, ne permet de prendre à bord que des marchandises d'une grande valeur, et les difficultés de renouveler sur sa route l'approvisionnement de charbon nécessaire à la continuation et au retour du voyage, seront longtemps encore des obstacles qui ne permettront pas à la marine à vapeur de nuire à la navigation actuelle du long cours. Il n'y a donc

à s'occuper, pour le moment, que du sort de la marine au cabotage, si prochainement menacée par la navigation à vapeur.

« Votre commission pense que c'est ici le moment de soumettre au gouvernement, et à titre de vœux qui méritent d'être pris en considération, quelques observations qu'elle croit être dans l'intérêt de la navigation au cabotage.

« Les chambres de commerce ayant, à diverses reprises, sollicité du gouvernement la faveur d'admettre des capitaines de cabotage au commandement de navires destinés à faire la pêche de la morue à Saint-Pierre et sur le banc de Terre-Neuve, le gouvernement s'enquit des motifs qui pouvaient porter le commerce à demander une pareille faveur, qui paraissait empiéter si ostensiblement sur les prérogatives de la navigation au long cours. Il s'entoura de tous les renseignements nécessaires pour se former une opinion exacte, et reconnut que les raisons données par le commerce étaient fondées, car il alléguait que la pêche de la morue n'était point une navigation ordinaire qui consistait à conduire un navire d'un point à un autre. Il lui fallait des pêcheurs de morue pour capitaines, non-seulement pour savoir comment ils devaient diriger les hommes qui étaient sous leurs ordres, mais pour lui épargner les frais onéreux d'avoir forcément à bord de ses bâtiments des capitaines au long cours, qui lui coûtaient beaucoup plus cher, et qui, souvent, pouvaient compromettre le résultat de la pêche, lorsqu'il arrivait que ces capitaines ne fussent pas pêcheurs. Quand ils n'étaient pas pêcheurs de profes-

sion, les capitaines dont l'embarquement était exigé par la loi, n'étaient embarqués que comme porteurs d'expéditions; mais alors, quelle position fausse la loi créait-elle à ces capitaines au long cours? L'armateur ne les embarquait qu'à la condition qu'ils se soumettraient entièrement aux volontés des maîtres de pêche, et si, une fois partis, les capitaines reprenaient leurs droits, il en résultait qu'arrivés à Terre-Neuve, ils faisaient débarquer les hommes nécessaires, indispensables au succès de l'opération, qui, alors, devenait ruineuse pour l'armateur aussi bien que pour l'équipage, qui reçoit ordinairement une part proportionnelle dans le produit de la pêche. Pour obvier autant que possible à cet inconvénient, l'armateur recherchait des capitaines au long cours qui n'eussent plus de leur profession que le nom, c'est-à-dire des vieillards ou des hommes incapables, qui acceptaient les conditions qu'on leur imposait, et signaient l'engagement d'être complétement nuls à bord. Cet état de choses déplorable donnait, en outre, souvent lieu à des rixes dans lesquelles la discipline avait beaucoup à souffrir.

« Il arrivait aussi que des armements faits à grands frais étaient quelquefois arrêtés par l'impossibilité de trouver des capitaines au long cours, qui, comprenant parfaitement leur fausse position, lorsqu'ils n'étaient pas pêcheurs, ne se décidaient à faire cette navigation que quand ils n'en pouvaient pas faire d'autres.

« La navigation à la pêche de la morue se trouvait donc menacée dans son existence, et le gouvernement appréciant la nécessité de l'encourager et de la fortifier, comme

pépinière de ses meilleurs matelots, autorisa les maîtres caboteurs à commander, à défaut de capitaines au long-cours du métier, ou à la demande des armateurs, les navires à destination de Terre-Neuve, mais seulement les navires faisant la pêche. Bien plus, pour donner l'essor à une marine aussi utile, il décréta, par une loi du 22 juillet 1851, qu'à partir du 1er janvier 1852 jusqu'au 30 juin 1861, les primes accordées pour l'encouragement de la pêche de la morue seraient fixées ainsi qu'il suit :

« *Cinquante francs* par homme d'équipage, pour la pêche avec sècherie, soit à Saint-Pierre et Miquelon, soit sur le grand banc de Terre-Neuve ;

« *Trente francs* par homme d'équipage pour la pêche sans sècherie ;

« *Quinze francs* par homme d'équipage pour la pêche au Dogger-Bank.

« Enfin diverses primes seront affectées au produit de la pêche, toujours à titre d'encouragement.

« Le gouvernement ne borna pas là les moyens, les encouragements qu'il accorda au développement d'une navigation aussi utile. Reconnaissant qu'un bon personnel est la condition essentielle de l'existence d'une bonne marine, il n'a rien négligé pour atteindre ce résultat, et, après avoir concédé la faveur qui lui avait été demandée pour la pêche de la morue à Terre-Neuve, il autorisa, par une ordonnance du 15 janvier 1852, les maîtres de pêche à faire la pêche de la morue en Islande, qui est par le 66e degré de latitude nord. Il est vrai qu'il exige, et avec raison, que les maîtres qui font cette navigation possèdent les connais-

sances nécessaires à l'accomplissement d'un pareil voyage, bien qu'ils ne soient ni capitaines au long cours ni maîtres au cabotage.

« Au moyen de ces primes, de ces facilités attrayantes pour les habitants des ports de mer, les populations se sont adonnées à la navigation, et aujourd'hui la marine recueille le fruit de ses sages prévisions ; elle trouve pour monter sa flotte de vaillants matelots, des hommes d'élite, provenant des ports de Boulogne, Dunkerque, Calais, Cherbourg, Saint-Malo, Granville, Dieppe, Fécamp et autres ports de la Manche.

« Il n'est pas nécessaire, Messieurs, d'énumérer les autres témoignages de bienveillance accordés à la pêche de Terre-Neuve et d'Islande par le gouvernement, pour reconnaître tout l'intérêt qu'il lui porte et toute l'importance qu'il y attache. Le commandement de navires pour la pêche de la morue, par des capitaines caboteurs, fut sollicité par le commerce comme une faveur, et c'est à ce titre qu'il lui fut accordé ; mais cette faveur, que chacun se plaît à constater, laisse à désirer un complément, que votre commission espère qu'il suffira de signaler pour le rendre digne de l'attention sérieuse du gouvernement et de M. le ministre de la marine, qui, il faut bien le reconnaître, donne une satisfaction légitime à tous les intérêts qui lui sont confiés, et dont l'habile et protectrice direction lui attire la reconnaissance et les sympathies de tout ce qui tient à la marine.

« Voici, Messieurs, les motifs qui font espérer à votre commission que son observation, présentée aujourd'hui

sous forme de vœu, sera accueillie sans trop tarder par le gouvernement.

« Les bâtiments allant à la pêche de la morue, sous le commandement de capitaines au cabotage, peuvent y porter la cargaison de sel destinée à saler leur pêche, rapporter en France seulement le poisson qu'ils y ont pêché. Mais, lorsque la pêche est abondante, il arrive très-souvent qu'ils n'ont pas assez de sel, et qu'ils prennent plus de morues qu'ils n'en pourraient rapporter; ils sont donc obligés de recevoir des envois de sel de leurs armateurs, et de leur adresser en retour l'excédant de leur pêche, qu'ils déposent dans des sècheries. Eh bien! Messieurs, ces transports supplémentaires de sel et de morue ne peuvent se faire que par des bâtiments commandés par des capitaines au long cours! Ne vous semble-t-il pas qu'il y ait là une sorte d'anomalie, et que la faveur accordée au commerce, de faire faire la pêche de la morue par des maîtres au cabotage, ne sera complète, entière, réelle, qu'autant que l'armateur aura le droit de faire porter tout le sel qui lui est nécessaire, et de faire rapporter, dans les ports appartenant à la circonscription du cabotage, tout le poisson ainsi que la rogue qu'il aura fait prendre par des maîtres caboteurs? Or, si le sel qu'il a besoin d'envoyer à Terre Neuve ne peut pas être contenu en totalité dans son navire, si la morue qu'il fait pêcher ne peut pas être chargée en totalité sur son navire, est-il juste de lui imposer l'obligation de recourir forcément à un capitaine au long cours pour monter un petit bâtiment qui, dans ce cas, ne peut être considéré que comme un auxiliaire?

« S'il s'agissait de faire le transport de toutes sortes de marchandises, entre la France et Terre-Neuve, votre commission comprendrait qu'on lui objectât qu'elle veut porter atteinte à des droits fort respectables. Mais, dans l'espèce, il n'est question que de sel à porter à Terre-Neuve, et de morue à rapporter.

« Dans cette circonstance, votre commission a pensé que le principal devait l'emporter sur l'accessoire, et que l'idée qu'elle soumet au gouvernement sera considérée par lui comme le complément de la faveur accordée, et non comme un empiétement sur les droits et prérogatives de la navigation au long cours.

« Votre commission aurait désiré pouvoir terminer l'article du projet de loi qui vous est soumis par le paragraphe suivant, présenté, à titre d'amendement, par M. de Saint-Germain, l'un de ses membres : « Néanmoins, ne sont pas considérés comme voyages au long cours ceux qui se font des lieux de pêche indiqués dans la loi du 22 juillet 1851, à un des ports compris dans les limites déterminées aux paragraphes précédents, soit pour le transport des sels, soit pour celui de la morue et rogue de morue. »

« Mais cette adjonction, qui n'aurait pu venir au projet de loi que sous forme d'amendement, aurait entraîné des lenteurs inévitables, puisqu'il aurait fallu recourir au conseil d'État, qui n'aurait pu se prononcer qu'après avis des chambres de commerce, provoqué par le ministre de l'agriculture et du commerce.

« Ces retards préjudiciables, en ce qu'ils auraient forcément fait ajourner le projet de loi actuel à la session pro-

chaine, ont décidé votre commission à se borner, pour le moment, à appeler l'attention du gouvernement sur une mesure qu'elle croit juste, fondée, et qu'elle considère comme étant la conséquence naturelle de l'état de choses actuel.

« Se résumant donc, votre commission, reconnaissant que la modification proposée à l'article 377 du Code de commerce a pour objet, d'une part, d'accorder à la navigation de cabotage quelques avantages qu'il est juste de lui concéder, et de l'autre, de faire passer à l'état de loi des usages consacrés par le temps, est d'avis, à l'unanimité, que l'article 377 du Code de commerce soit remplacé par l'article unique. » C'est l'article cité, page 407.

128. Encore bien qu'il n'y ait plus qu'une seule classe de maîtres au cabotage, la distinction de maître au grand et au petit cabotage semble subsister toujours, sous certains points de vue. Ainsi, les tribunaux rendent encore responsables des dommages arrivés aux marchandises les capitaines au grand cabotage qui chargent sur le tillac de leur navire sans le consentement du chargeur. Il n'en est pas de même pour la navigation au petit cabotage.

La distinction du grand et du petit cabotage a encore quelque valeur sous le rapport des règles qui se rattachent à la sûreté de la navigation et à la douane.

Voici en effet quelques espèces concernant le petit cabotage :

En matière de petit cabotage, le capitaine n'est pas obligé de rédiger un procès-verbal pour le jet ; il suffit qu'il fasse sa déclaration dans le premier port et l'affirme devant

les officiers désignés, conformément à l'article 113 du Code de commerce.

On sait aussi que la visite exigée pour constater le bon état du navire prêt à partir n'est pas imposée au petit cabotage (1).

La visite n'est pas non plus ordonnée pour les barques et les chaloupes de pêche (2).

Sous le rapport du jet, et à un autre point de vue que celui précité, l'article 421 n'est pas applicable au petit cabotage, puisque, d'après l'article 229 du Code de commerce, le tillac est un lieu régulier de chargement. Ainsi, des marchandises chargées sur le tillac et jetées seront réputées jetées pour le salut commun. L'article 421 est donc sans portée dans l'espèce. Mais le capitaine d'un navire employé au petit cabotage est responsable de la perte des marchandises chargées sur le tillac, s'il s'est interdit d'une manière positive de les charger ainsi.

M. Boulay-Paty (4-566) combat donc avec raison un arrêt de Rennes du 24 janvier 1822, qui, se fondant sur la généralité de l'article 421 du Code de commerce, contient une doctrine contraire.

La Cour de cassation (12 mai 1845; S. V., 45-5-468) a au surplus consacré la doctrine défendue par M. Boulay-Paty, et qui est aussi celle de M. Caumont, v° *Cabotage*.

---

(1) Trib. de comm. de la Seine, 1834; S. V., 34-1-233; Bordeaux, 27 février 1826; D. P., 26-2-33.

(2) Décl. 17 août 1779; loi 9-13 août 1791, art. 14; C. de comm., art. 225.

129. Il suit de l'article 3 du décret du 19 mars 1852 que toute navigation qui n'est ni au long cours ni à la petite pêche rentre dans l'exercice de la navigation au cabotage, et est, dès lors, assujettie au rôle d'équipage prescrit, sous peine de 200 fr. d'amende, par l'article 3 du décret précité (1). (Voy. Caumont, v° *Cabotage*, n° 27.)

(1) Cass., 28 mai 1853; D. P., 53-1-176.

Les bâtiments et embarcations armés au bornage doivent être assimilés à ceux qui sont armés au cabotage, relativement aux infractions en matière de rôle d'équipage, d'indications à l'arrière, d'embarquements et de débarquements irréguliers. (Art. 4 [1].) Les infractions prévues par le décret du 20 mars, et auxquelles sont applicables les dispositions des articles 8, 9, 10, 11 et 12 du décret du 19 mars 1852, doivent être recherchées et constatées par les commissaires de l'inscription maritime [2], consuls et vice-consuls de France, officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de l'Etat, les syndics des gens de mer, gardes maritimes et gendarmes de la marine. (Art. 8.) (Caumont, v° *Bornage*, n° 8.)

[1] Décret du 20 mars 1852.

[2] L'inscription maritime constitue l'administration de la marine dans ses divers arrondissements.

Elle se compose, pour chaque arrondissement, d'un préfet maritime, d'un commissaire-général chef du service de la marine, d'un directeur de port et de pilotage, d'un pilote major et de pilotes, d'un inspecteur.

Les diverses attributions de ces préposés sont la police de la navigation et des pêches maritimes, armements et désarmements de navires de commerce, les bris et les naufrages, les épaves, les pensions, le service de la caisse des invalides, et des gens de mer, l'école d'hydrographie et de navigation, etc., etc. (Voyez Beaussant, t. I, p. 30 et suiv.)

CHAPITRE II.

DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE (1).

Sommaire.

---

(1) Le titre de notre ouvrage place d'abord la navigation intérieure avant la navigation maritime, cependant nous avons parlé de celle-ci, en premier lieu, parce qu'elle contient un plus grand nombre de règles écrites et qui peuvent souvent s'appliquer à toute navigation.

139. Quand le prix du transport de la marchandise peut-il n'être pas dû? Bonification de certains droits;
140. Des bateaux à vapeur; règles administratives qui les régissent;
141. Impôt du dixième; règlements; dommage causé; responsabilité du propriétaire; visite du navire; son effet; vice de construction; droits du capitaine sur le chauffeur et le mécanicien;
142. Droits de l'affréteur; nécessité d'une mise en demeure pour la délivrance du navire; droits du voyageur;
143 Juridiction;
144. Projet de règlement sur la navigation intérieure; statistique.

130. La navigation intérieure (1) a dû, dès l'origine, être le moyen naturel de communication entre les diverses contrées d'un pays ou de la terre. On a pu, sans trop grand

(1) « La puissance de la vapeur, appliquée à la navigation, a opéré une immense révolution dans le transport des voyageurs par eau. (*Vide infrà*, n° 140.)

« L'impulsion énergique que reçoivent ces bateaux des deux roues à palettes placées sur leurs flancs, les rend indépendants de la plupart des circonstances météorologiques qui commandent impérieusement aux bateaux à voiles; les calmes, les courants, les vents contraires, semblent désormais vaincus.

« Si le bon Montaigne revenait parmi nous, lui qui s'est plaint si vivement des inconvénients du *coche*, auquel il n'a pas craint de consacrer un chapitre de ses immortels *Essais*, quelle joie serait la sienne, lorsque, au lieu de « ce remuement interrompu, » qui l'offensait tant, de « ces secousses que les avirons donnent et par lesquelles il se sentait brouiller la teste et l'estomach, » il se verrait assis dans l'élégant salon d'un de nos *vapeurs*, faisant une longue route sans la moindre fatigue, jouissant, sans déplacement sensible, de la vue des panoramas délicieux que déroulent les rives de la Garonne, celles de la Loire, les bords du Rhin et tant d'autres cours d'eau sillonnés aujourd'hui par notre marine d'eau douce.

« L'histoire des coches d'eau est exactement la même que celle

péril, affronter d'abord les routes de cette espèce créées par la nature.

L'homme s'empara nécessairement de la navigation dès qu'il apercut un tronc d'arbre dans l'eau et qui n'était point submergé.

On verra bientôt par l'exposé que nous ferons de l'existence de quelques canaux, à quel degré de progrès est arrivée la navigation intérieure, progrès que les vœux de nos conseils généraux, en France notamment, veulent encore développer, puisqu'ils ne cessent de demander, les travaux

---

de leurs homonymes de terre. Comme eux, propriété de hauts et puissants seigneurs ou de couvents et d'hospices, ils ont toujours été régis par les mêmes ordonnances, les mêmes lois. Affranchies de toute entrave par la loi du 19 janvier 1791, les *voitures d'eau* ont, jusqu'à nos jours, continué à être soumises aux prescriptions concernant l'industrie des transports en général. » (Code de comm., article 107; Hilpert, p. 115.)

La Compagnie, propriétaire d'un canal, est responsable de l'échouement arrivé par le manque d'eau, lorsque l'abaissement du niveau n'a pas été annoncé aux mariniers par l'affiche réglementaire. (Trib. de comm. de la Seine, 23 mars 1857; voyez *le Droit*, 27 mars 1857.)

La loi du 23 septembre 1825 est relative aux formalités qui doivent précéder la concession des relais de mer, alluvions et autres objets dépendant du domaine public.

La loi du 15 juillet 1845 fait défense aux commissionnaires de chemins de fer, sous peine d'une amende de 300 fr. à 3,000 fr., de porter obstacle à la navigation ou à la viabilité des routes. En traitant des chemins de fer, nous mentionnerons plusieurs cas de responsabilité imputables à ces compagnies.

propres à rendre nos fleuves et rivières plus navigables, et la construction de nouveaux canaux (1) qui, concurremment

(1) Voici l'exposé fait par une feuille publique, en 1857, des vœux d'une partie de nos conseils généraux.

« Au nombre des questions soumises à l'examen des conseils généraux, plusieurs se distinguent par leur caractère de haute utilité publique. Ainsi, tous les conseils généraux et toutes les chambres de commerce des départements riverains du Rhône, de la Saône, du canal de Bourgogne, de l'Yonne, de la Haute-Seine, du Doubs et du canal du Rhône au Rhin, ont été saisis d'un projet ayant pour but :

« 1° L'amélioration profonde et permanente de l'embouchure du Rhône, au moyen d'un canal de grande navigation maritime qui permettrait aux navires du plus fort tonnage de pénétrer librement et en tout temps dans le bassin inférieur du fleuve, canal déjà plusieurs fois réclamé avec instance par le conseil général du Rhône et la chambre de commerce de Lyon, et destiné à devenir plus tard comme la continuation de celui de l'isthme de Suez au cœur de la France ;

« 2° Une modification radicale dans le système des droits de navigation en vigueur sur les rivières et particulièrement sur les canaux, soit par leur suppression complète et l'assimilation des voies navigables aux routes de terre, soit par leur réduction au maximum de un demi centime par tonne et par kilomètre, soit par un abonnement à forfait conclu entre l'administration et les compagnies de navigation ;

« 3° L'amélioration des points où les rivières et les canaux offrent encore des difficultés aux mouvements de la batellerie ;

« 4° Enfin, l'organisation d'un vaste service de navigation à vapeur prenant les marchandises à la Méditerranée, et les transportant, sans solution de continuité, avec une célérité et une régularité au moins égales à celles des transports à petite vitesse sur les chemins de fer et une économie bien supérieure, d'une part : à Paris, par le Rhône,

avec les chemins de fer, multiplient encore les moyens de communication ou les rendent moins coûteux (1).

La locomotion, en effet, est le besoin de l'époque, et, puisqu'elle est, par l'échange des produits, une source de bien-être, elle porte partout l'aisance, la prospérité et, en dernière analyse, la civilisation.

« La navigation, disent MM. Devilleneuve et Massé, v° *Navigation*, n° 1, est l'agent le plus puissant et le plus ordinaire ; elle est souvent le seul moyen de communication et d'échange entre les contrées de la terre, dont les produits divers sont l'objet des transactions commerciales. »

A ce point de vue donc, nos fleuves, nos rivières, nos canaux méritent de fixer l'attention particulière du législa-

---

la Saône, le canal de Bourgogne, l'Yonne et la Seine ; d'autre part : à Strasbourg, par le Rhône, la Saône, le Doubs et le canal du Rhône au Rhin.

« Il est facile de voir à quel point l'agriculture, l'industrie, le commerce, en un mot la production et la consommation générales sont intéressés à la réalisation d'un projet qui peut être considéré comme la régénération de la navigation fluviale, et qui, répondant aux plus profonds comme aux plus pressants besoins du pays, a été accueilli avec la plus vive sympathie dans tous les départements de l'est et du sud-est de la France, où il a été mis à l'ordre du jour. » (Extrait de *la Presse*, 17 septembre 1857.)

(1) MM. Rebel et Juge, page 6, établissent que les dépenses que les canaux ont causées, de 1830 à 1841, s'élèvent à 452,848,000 fr. ; depuis on a dû dépenser une somme au moins double. La loi du 31 mai 1846 ouvrait des crédits jusqu'à concurrence de 12,500,000 fr. La loi du 9 août 1839 décrète 10,650,000 fr. pour l'amélioration des ports.

teur, et il ne suffit pas de s'occuper des règlements de la navigation (1).

Si l'on se rappelle encore les derniers désastres causés par les inondations, les divers moyens proposés par la science

---

(1) Il serait difficile de présenter un tableau exact des règles qui gouvernent la navigation intérieure ; car, comme le dit M. E. Grangez (*Voies navigables de la France* p. 761), « la police de la navigation est régie par une foule de règlements intervenus à diverses époques, et qui ont été sanctionnés soit par le pouvoir souverain, soit par l'administration supérieure, soit seulement par les autorités locales : ces règlements présentent pour la plupart des lacunes à remplir, des omissions à réparer, et renferment des dispositions inutiles, ou des prescriptions surannées. Pour un assez grand nombre de rivières et pour quelques canaux, il n'existe pas de réglementation spéciale et les contraventions n'y sont réprimées que par application ou par interprétation des dispositions générales des ordonnances de 1669 et 1677. »

Puis M. Grangez cite un projet de règlement qui serait en voie d'examen pour combler la lacune qu'il signale, et que nous rapportons à la fin de ce chapitre.

Voici encore comment M. Beaussant (t. I, p. 519) s'explique sur les règlements et tarifs de la navigation intérieure :

« Une loi du 30 floréal an X prescrivit la perception dans toute la France, sur les fleuves, rivières et canaux navigables, d'un droit de navigation intérieure spécialisé au balisage, à l'entretien des chemins et ponts de halage, à celui des pertuis, écluses, barrages et autres ouvrages établis pour l'avantage de la navigation ; le produit de chaque rivière devant servir limitativement à l'avantage de cette rivière, le tarif de chaque fleuve étant déterminé par le gouvernement dans la forme de règlement d'administration publique, les débats sur la perception étant dévolus aux conseils de préfecture, juges

pour les conjurer, l'amélioration ou la construction des voies navigables est incontestable.

---

de toutes contraventions en matière de grande voirie, canaux, fleuves et rivières navigables.

« Un arrêté du 8 prairial an XI dit que la navigation intérieure de la France serait divisée en bassins, et chaque bassin en arrondissements de navigation. Les droits de navigation, appelés *octroi de navigation*, durent être régis par l'État, et mis en ferme ou en régie intéressée ; chaque bureau de perception fut muni d'un receveur et d'un contrôleur, et les recettes versées aux receveurs généraux des départements. Les préposés à la recette commis par le ministre de l'intérieur, faisant enregistrer leurs commissions au secrétariat de la préfecture, durent fournir un cautionnement et recevoir, pour traitement, des remises. Il fut défendu, sous peine de 50 francs d'amende, aux navigateurs, de passer devant les bureaux sans payer, l'amende étant portée à 100 fr. en cas d'insulte ; le receveur touchant le droit, dut donner une quittance et un laissez-passer représenté à toute réquisition des autres bureaux ; les procès-verbaux durent être affirmés devant le juge de paix sous trois jours, à peine de nullité ; et devant chaque port, en face du bureau de perception, on dut placer sur un poteau le tarif inscrit dans une plaque. La division en bassins et arrondissements de navigation fut ensuite exécutée ; les tarifs furent dressés pour les différentes rivières [1].

« Le 9 juillet 1836, une loi régla d'une manière complète la navigation intérieure ; elle donna le tableau des bassins, des rivières

[1] Pour le bassin de la Gironde, décret du 4 mars 1808.
Pour le bassin de la Seine, arrêté du 19 messidor an XI.
Pour le bassin de la Charente, Seudre et Sèvre-Niortaise, arrêté du 27 ventôse an XII.
Pour le bassin de la Loire, arrêté du 1er floréal an XII.
Pour le bassin du Rhône, arrêté du 1er floréal an XII.
Il y a un décret du 18 messidor an XIII pour le bassin de l'Escaut et de

Dans la session de 1845 (12 mars), lorsque le ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics pré-

---

de premier, deuxième et troisième ordre, fixa la taxe par tonneau de charge réelle et par distance parcourue. Ces droits ont été diminués par une ordonnance du 27 octobre 1837, en vertu de l'art. 34 de la loi du 9 juillet 1836, qui donne au gouvernement, dans l'intervalle des sessions, le droit de réduire les tarifs, à la charge de faire convertir les changements opérés en lois à la première session des Chambres législatives.

« Nous avons dit comment cette loi déterminait le tonneau de chargement ; elle fixe la distance parcourue à 5 kil., et détermine le droit dû par les marchandises qu'elle divise en deux classes. Elle parle des passagers ; elle permet les abonnements, fixe les exemptions, règle à part les trains de bois et les bascules à poisson. Elle dit comment le droit sera perçu, le laissez passer délivré, quand il y aura acquit-à-caution ; elle fixe l'amende pour contravention de 50 à 200 fr. Elle veut que les contestations sur le fond du droit de navigation soient jugées et les contraventions constatées et poursuivies dans les formes propres à l'administration des contributions indirectes, à qui le soin de la perception est remis, le produit des amendes étant réparti comme en matière de voitures publiques. Une ordonnance du 15 octobre suivant a déterminé les formalités du jaugeage, la position des échelles sur les bateaux, les formalités des laissez-passer et acquits. Un tableau qui y est joint fixe par bassins les bureaux désignés pour le jaugeage.

« Ce qu'il importe de remarquer dans cette loi, pour la navigation maritime, c'est qu'elle rend communs aux droits de navigation perçus par la régie des contributions indirectes à l'embouchure des

l'Aa, un du 28 vendémiaire an XIV pour les bassins de la Somme et de l'Orne, un du 10 brumaire an XIV pour le bassin de la Meuse, etc.

Pour les modifications qui ont suivi, voyez M. Grangez, *loco citato*.

senta les motifs du projet de loi sur la navigation intérieure, il s'exprimait ainsi :

« Messieurs, l'importance des chemins de fer, les dé-

---

fleuves, plusieurs articles, celui du jaugeage, des distances, des laissez-passer, de la représentation des papiers de bord et la compétence ; qu'elle maintient pour la perception du droit de navigation sur les navires, bâtiments et bateaux allant des ports situés à l'embouchure des fleuves à la mer, ou venant de la mer à destination desdits ports, les tarifs et le mode en vigueur avant elle[1]. (Beaussant, t. I, p. 519.) » (*Vide* p. 439.)

Les gardes-ports, institués par un arrêt du Conseil d'État du 3 juin 1704 pour la surveillance des marchandises déposées le long de la Seine et affluents, peuvent réclamer les droits qui leur sont attribués sur les objets déposés, quoique le dépôt ait été fait sur une propriété ***particulière***, l'administration étant autorisée à désigner certains héritages ***en dehors du domaine public***, comme assujettis à cette servitude de dépôt et qui prennent alors la dénomination de ***ports***. (Ord. de décembre 1672, chap. XVII, art. 14.) (Cass., 13 février 1846 ; Lehir, 1846, p. 259.)

M. Beauvalet, dans son ***Manuel de navigation intérieure***, donne des détails très précis sur les obligations de l'inspecteur de la navigation, du préposé principal, du juré compteur, des chefs et agents des ports, des gardes ports, des mariniers et bateaux de commerce, et sur les maîtres de bateaux à vapeur dont nous parlerons *infrà* ;

[1] Elle maintient aussi les dispositions des articles 15 à 28 du décret du 4 mars 1808, portant tarif pour le bassin de la Gironde, lesquelles chargent d'une taxe proportionnelle et annuelle les bâtiments à quille, pontés ou non pontés, servant au cabotage et transport sur la Gironde, la Garonne et la Dordogne, jusqu'au point où s'étend l'action de l'inscription maritime, d'après l'ordonnance du 10 juillet 1835, qui fixe pour toute la France les limites entre la pêche fluviale et la pêche maritime, conformément à celles de l'inscription. (Notes de M. Beaussant.)

penses qu'entraîne leur exécution et les avantages qu'ils procurent, ne doivent pas détourner notre attention des voies navigables qui, elles aussi, sont appelées à contribuer puissamment, pour leur part, à l'accroissement de la fortune publique. Nous avons acquis la conviction (et les renseignements que nous recueillons tous les jours le confirment de plus en plus) que les chemins de fer ne peuvent pas, ne doivent pas suppléer les voies d'eau pour tous les genres de transports. Les marchandises encombrantes, les denrées qui, sous un poids considérable, n'ont qu'une faible valeur, celles qui n'ont pas besoin de vitesse et pour lesquelles l'expéditeur peut fixer le temps et choisir les époques de livraison, seront toujours transportées avec plus de profit sur un canal et sur une rivière que sur une voie de fer. Ces catégories de marchandises forment assurément plus des quatre cinquièmes de la masse en circulation.

« Notre territoire est sillonné dans tous les sens par des fleuves et des rivières qui n'attendent que la main de l'homme et l'emploi des ressources de l'art pour devenir des instruments de transport aussi faciles qu'économiques. Nous ne pouvons pas mettre au néant ce grand bienfait de la nature.

« Les canaux exécutés à différentes époques, mais surtout depuis une vingtaine d'années débouchent dans des rivières

---

enfin il donne le modèle des divers procès-verbaux auxquels donnent lieu les infractions sur les règlements de la navigation intérieure. Voyez, au surplus, le décret du 21 août 1852, en ce qui concerne le service des ports sur les voies navigables ou flottables du bassin de la Seine.

dont la navigation est lente, difficile et quelquefois dangereuse. Nous ne devons pas laisser cette œuvre imparfaite, et les nouveaux sacrifices à faire pour les compléter sont justifiés, en partie du moins, par les sacrifices déjà consommés.

« Les canaux et les rivières ne sont pas seulement, d'ailleurs, des voies de transport et des auxiliaires puissants de l'industrie et du commerce : ils peuvent encore fournir à l'agriculture des moyens d'irrigation qui doubleront, tripleront même la valeur du sol sur les points où il sera possible de répandre les bienfaits de l'arrosage, et cette seconde destination, si importante et si féconde, peut quelquefois être remplie sans un accroissement sensible de dépense.

« Cette partie de la question est en quelque sorte à l'ordre du jour : elle a tout récemment fixé l'attention des chambres, et assurément elle est digne de tout leur intérêt. Le projet de loi que nous venons vous soumettre présentera un des plus grands exemples qu'il soit possible de donner de l'emploi des eaux, au double service de la navigation et de l'irrigation.

« L'établissement complet de la navigation intérieure du royaume est une œuvre immense qui ne peut se réaliser qu'avec un long laps de temps : mais il importe de ne pas s'arrêter dans cette voie de perfectionnement : il importe que chaque année vienne ajouter au travail de l'année précédente. Les lois de 1835, de 1837 et de 1840 ont déjà mis d'importantes ressources à la disposition du gouvernement. L'emploi de ces ressources touche à son terme. Nous venons vous en demander de nouvelles pour con-

tinuer cette vaste opération, et nous espérons que les détails dans lesquels nous allons entrer vous démontreront qu'il s'agit encore ici de faire une application aussi heureuse qu'utile des deniers publics. »

Telles étaient aussi les paroles de M. le comte Dangeville, député de l'Ain, présentant, dans la session de 1845, le rapport au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à la navigation intérieure.

« Un bon système de navigation intérieure, disait-il, est sans contredit l'un des plus puissants éléments de la prospérité nationale. »

Aussi les peuples anciens avaient la plus haute idée de l'importance des communications par la navigation intérieure (1). Les premiers monarques égyptiens et les Ptolé-

(1) On attribue aux Rhodiens le plus ancien Code sur la navigation; plus tard s'établirent le *Consulat de la mer*, les *Tables amalfitaines*, les *Jugements d'Oléron*, les *Lois de Wisbuy*, la *Hanse-Teutonique*, enfin le *Guidon de la mer*. Une ordonnance de 1400 revisée depuis par François I[er] fut le premier Code maritime. Louis XIV donna l'ordonnance de 1681 sur la marine; elle fut remplacée par le Code de commerce, promulgué en 1807.

Suivant quelques autres, les Phéniciens sont le premier peuple navigateur dont l'histoire parle avec certitude; ils longèrent d'abord les côtes, jetant l'ancre chaque nuit et arrivèrent ainsi jusqu'en Espagne. Une tempête ayant poussé leurs navires au large, des colonnes d'Hercule les Phéniciens pénétrèrent dans l'Océan et eurent des relations avec Cadix. Les Phéniciens furent les premiers qui, se guidant sur la position des étoiles et des astres, osèrent perdre les côtes de vue; dès ce moment la navigation au long cours exista. (*Dictionnaire de la conversation*, v° *Navigation*.)

mées firent de grands efforts pour construire un canal entre le Nil et la mer Rouge.

En Grèce on tenta pendant longtemps de couper l'isthme de Corinthe, mais ce fut sans succès.

Les Romains ne se signalèrent pas par des travaux de navigation intérieure, mais les aqueducs gigantesques qui furent établis pour approvisionner la ville d'eau, attestent la richesse et la puissance de ce peuple.

En Chine il existe, à partir d'une époque très-reculée, soit des canaux de navigation, soit des canaux d'irrigation. Le plus célèbre canal de navigation est le grand Canal ou Canal impérial, qui établit une communication entre Pékin et Canton.

Dans l'Europe moderne, les Italiens essayèrent les premiers d'établir des canaux, mais ils furent entrepris principalement dans un but d'irrigation. Les ouvrages remarquables de ce genre ont été exécutés dans le Milanais et d'autres parties de la Lombardie, aux XIe, XIIe et XIIIe siècles.

Dès le XIIe siècle, il existe en Hollande beaucoup de canaux qui servent aux transports de toutes sortes, entre toutes les villes.

Un des canaux les plus grandioses est celui d'Amsterdam au Niew-Diep, près le Helder.

Il s'effectue en ce moment une œuvre gigantesque en Hollande. On endigue deux bras de mer, et on tend à les remplacer par un canal navigable aux bâtiments de commerce, du plus fort tonnage. On gagnera ainsi 140,000 hectares de terres arables sur l'Escaut. Ce canal, qui doit être

terminé d'ici à deux ans, traversera l'île de Lud-Beveland. Il sera long de 10 kilomètres et sera pourvu de chemins de halage, d'aqueducs, d'écluses, etc. Il sera établi à ses deux extrémités des écluses, à portée des docks embrassant une superficie de 1,000 mètres, et sur différents points seront construits des ponts tournants. Deux chemins de fer, partant de Vlissengen, traverseront Middelbaugen Goes, et aboutiront à Berg-op-Zoom, en longeant les digues. Vlissingen se trouvera en communication directe avec le réseau allemand.

Le canal de Holstein, en Danemarck, est d'une grande importance pour ce royaume. Il joint la rivière d'Eyder à la baie de Kiel, sur la côte nord-est du Holstein, et forme ainsi une communication navigable entre la mer d'Allemagne, un peu au nord d'Héligoland, et la mer Baltique.

En Suède, on a établi une navigation intérieure au moyen de la rivière Gotha et des lacs Wener Wetter, et de Gottembourg à Soderkœping, sur la Baltique.

D'un autre côté, le canal d'Arboga joint le lac Hielmar au lac Maelar, et en 1819 on a ouvert un canal du lac Maelar à Sodertelge, sur la Baltique.

Le canal Strœmsholm établit une communication entre la province de Dalécarlie et le lac Maelar.

En Angleterre la navigation intérieure est très-développée.

Les canaux qui méritent d'être cités sont le Forth-et Clyde, le canal Calédonien.

La principale ligne navigable de l'Angleterre est celle qui met en communication Londres avec Liverpool. Elle se

compose de plusieurs canaux. Elle a aussi contribué puissamment à la construction d'autres canaux qui se rattachent au grand système de navigation conçu par l'ingénieur Brindley.

Les fleuves les plus magnifiques sont évidemment aux États-Unis. On communique par eau d'un bout à l'autre.

Sous le rapport hydrographique on peut partager le territoire américain en trois régions, savoir : la vallée du Mississipi, la vallée de Saint-Laurent avec les grands lacs, le littoral de l'Atlantique.

Ainsi, on a relié le littoral de l'Atlantique avec les pays situés à l'ouest des Alleghanys, en rattachant les fleuves tels que l'Hudson, le Susquehannah, le Potomac, le James-River, ou les baies telles que celles de Delaware et de la Chesapeake, soit avec le Mississipi ou son affluent l'Ohio, soit avec le Saint-Laurent ou avec les grands lacs Érié et Ontario, dont le Saint-Laurent porte les eaux à la mer.

On a établi encore des communications entre la vallée du Mississipi et celle du Saint-Laurent, c'est-à-dire entre l'un des affluents du Mississipi, tels que l'Ohio, l'Illinois ou la Wabash, avec le lac Érié ou le lac Michigan, qui s'avancent vers le sud.

Enfin, on a fait communiquer entre eux le pôle nord et le pôle sud de l'Union, New York et la Nouvelle-Orléans.

Les plus beaux canaux, au surplus, sont ceux qui joignent la rivière Hudson au lac Érié, le canal de la Chesapeake à l'Ohio.

On aura une idée assez exacte de la navigation aux États-Unis, en considérant qu'il existe une navigation régulière

de plus de mille lieues, de New-York à la Nouvelle-Orléans, par l'Hudson, le canal Érié et la grande file des grands lacs de New-York à Chicago; et qu'il existe un autre canal de cinq cents lieues, de New-York à Montréal, à Québec et au golfe de Saint-Laurent.

Enfin, il y a la belle ligne ouverte au cabotage intérieur entre New-York et Washington, Baltimore, Philadelphie, Norfolk et Rhmond.

En France, le canal de Briare date d'Henri IV.

On commença en 1666 le canal du Midi, et on le livra à la navigation en 1684. Plusieurs canaux entrepris par les États provinciaux restèrent abandonnés pendant la tourmente révolutionnaire. En 1814, les événements politiques furent encore cause de la suspension des travaux, repris faiblement en 1821, mais qui ont été continués depuis.

On compte en France 212 rivières navigables ou flottables; 38 versent leurs eaux dans la Méditerranée, 101 dans l'Océan, à l'ouest et au nord, 42 dans la Manche, et 31 sortent de la France par les frontières du nord-est.

Le développement total de la navigation naturelle des rivières est de plus de deux mille lieues : les canaux représentent mille à douze cents lieues.

La construction des canaux est sans doute très-profitable à la navigation, mais on ne doit pas négliger les travaux à faire dans les grandes rivières, qui sont susceptibles d'une bonne navigation.

La pensée qui a présidé à la canalisation en France, et qui remonte aux Romains, puisqu'on en retrouve les traces dans les écrits de Strabon et de César, était celle d'ou-

vrir des lignes navigables de la Méditerranée à l'Océan, par l'intérieur de la France.

Telle fut, en effet, la pensée de Henri IV lorsqu'il fit entamer le canal de Briare.

Un système de navigation intérieure bien entendu doit donc converger de l'intérieur sur les principaux points du littoral. On s'en occupe activement.

Nous venons de parler de ce qui existe, mais l'avenir paraît se présenter avec des créations plus grandes encore. Ainsi, il est question d'un tunnel sous marin entre l'Angleterre et la France, reliant sans rompre charge les chemins de fer de ces deux pays par la ligne de Grinez (Pas-de-Calais) à la pointe Eastware (Kent).

M. Thomé de Gramont reprenant cette idée conçue dès la fin du siècle dernier par l'ingénieur des mines, Mathieu, et puis développée successivement par MM. Payerne, Franchot, Tessié et Favre, prétend que la création de cette voie (entre l'Angleterre et la France) n'est pas une conception isolée : c'est le tronçon supplémentaire d'un grand courant de circulation entre les peuples, courant qui se répand sur l'Europe en rameaux parallèles convergeant à la Méditerranée, pour s'infléchir sur l'Orient et pénétrer dans l'Inde, aboutissant ainsi par ses deux pôles aux possessions de l'Angleterre.

Trois obstacles naturels semblaient, dit-il, intercepter ce grand chemin des nations :

1° *Les déserts de la Basse-Asie.* Le vice-roi d'Egypte s'efforce d'attirer le courant maritime dans le golfe arabique, en proposant la réouverture du canal de Suez. Le gouver-

nement anglais fait étudier parallèlement, de concert avec la Porte-Ottomane, une route ferrée vers l'Inde, à travers les populations de la Mésopotamie, tronçon d'attente de la route terrestre de Londres à Calcutta.

2° *La muraille des Alpes.* Le percement en est décidé par le gouvernement sarde. Les chemins de France et d'Italie vont être reliés par une galerie souterraine, sous l'arête du Mont-Cenis.

3° *Le détroit de Douvres.* C'est l'objet du travail que nous venons d'indiquer. Il s'agit de rattacher l'île d'Angleterre au continent d'Europe par une voie ferme percée sous la mer.

Plusieurs lois ont déterminé, ainsi qu'on l'a vu déjà, les tarifs en matière de navigation (1), mais la loi du 9 juillet 1836, et l'ordonnance du 15 octobre 1836, ont ramené les droits de navigation à un tarif uniforme ; cette loi, toutefois, a été elle-même modifiée par celles des 27 octobre et 30 novembre 1839 ; cette dernière porte :

« Louis-Philippe, etc. ;

« Vu la loi du 9 juillet 1836 (2) et l'ordonnance du 15 octobre de la même année (3) ;

« Vu la loi du 4 juillet 1837 (4), relative à l'application du système métrique décimal, et le tableau des mesures légales y annexé ;

(1) Voy. loi de 1802.

(2) Bull. 443, n° 6392.

(3) Bull. 462, n° 6532.

(4) Bull. 513, n° 6901.

« Considérant qu'il importe de mettre en harmonie avec les nouvelles dispositions les tarifs de navigation, qui sont basés sur la distance parcourue ou à parcourir;

« Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département des finances,

« Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

« Art. 1er. — La perception des droits de navigation faite par l'État, tant sur les rivières que sur les canaux, par distance de 5 kilomètres, aura lieu, à partir du 1er janvier 1840, par distance de 1 myriamètre, d'après des taxes doubles de celles portées aux tarifs actuels.

« Art. 2. — Le droit sera appliqué proportionnellement aux 10es de myriamètre. Toute fraction de 500 mètres et au-dessus sera comptée pour 1 kilomètre, et toute fraction inférieure sera négligée.

« Art. 3. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à celles qui précèdent, et notamment le premier paragraphe de l'article 9 de notre ordonnance du 15 octobre 1836. »

On peut consulter sur les règlements et les tarifs qui sont applicables en France aux fleuves, rivières et aux canaux, l'ouvrage si complet de M. Grangez; mais il est utile de dire que ces règlements et tarifs subissent fréquemment des modifications (1). Il est donc important, sur ce point, de recourir aux dernières ordonnances.

131. La plupart des règles que nous avons examinées

(1) L'expression de tonneau employée seule dans un tarif de droits de navigation s'entend du tonneau de jaugeage et non du tonneau de marchandises, (Poitiers, 1er mars 1839; S. V., 39-2-193.)

suprà, pour le transport maritime, s'adaptent-elles au mode de transport dont il est question maintenant?

Il est évident que si l'on parcourt les divers articles du Code de commerce, concernant le droit maritime et relatifs au capitaine, à toutes les conditions du transport par mer, on peut affirmer que plusieurs des règles applicables à ce mode de transport peuvent servir à régir celui-ci. Il faut cependant reconnaître que le Code Napoléon (art. 1782 à 1786) et le Code de commerce (art. 103 à 108) s'occupent du transport par eau d'une manière générale; il paraît donc rationnel, puisque la loi contient des chapitres spéciaux propres au capitaine, au connaissement, au fret, etc. (articles 221 et suiv.), de penser que certaines règles qui conviennent aux transports maritimes peuvent bien souffrir exception lorsqu'il s'agit du transport non maritime; mais ces cas sont rares, ainsi que le démontreront les principes que nous allons poser pour la navigation non maritime, ou les décisions que nous ferons bientôt connaître.

132. En effet, si l'on reconnaît quelque différence entre le transport maritime et non maritime, il faut se référer généralement aux droits et obligations du commissionnaire par terre, droits et obligations que nous exposerons dans notre tome II, et qui découlent des articles 1782 et suivants et 103 précités (1).

(1) Le vol commis par un batelier est *sui generis* (art. 386 Code pénal, n° 4). (Montpellier, 23 avril et 11 octobre 1846 (ch. d'accusation); cass., 2 février 1815 et 18 mai 1843; voy. Hélie et Chauveau, t. V, p. 197.)



On sait que le capitaine naviguant sur mer est obligé de faire un rapport de mer, suivant l'article 242 du Code de comm. (1). Or, on a pensé que le capitaine du bateau naviguant sur fleuves, rivières ou canaux, était soumis aux mêmes formalités dans l'intérêt des tiers. Nous adoptons cette opinion, car elle est tout entière favorable aux char-

(1) « Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son registre, et de faire son rapport[1]. Le rapport doit énoncer le lieu et le temps de son départ, la route qu'il a tenue, les hasards qu'il a courus, les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage. (Code de comm., art. 242.)

« Si, pendant le cours du voyage, le capitaine est obligé de relâcher, dans un port français, il est tenu de déclarer au président du tribunal de commerce du lieu les causes de sa relâche[2]. Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, la déclaration est faite au juge de paix du canton. Si la relâche forcée a lieu dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de France, ou, à son défaut, au magistrat du lieu. » (C. de comm., art. 245.)

[1] Droits d'enregistrement : L. 22 frimaire an VII, art. 68, § 1, n° 35; L. 28 avril 1816, art. 43.

[2] « En cas de relâche forcée dans un port français, le capitaine doit, dans les vingt-quatre heures, justifier par un rapport des causes de la relâche; ce rapport est fait au bureau de la régie. Le délai ne court pas les jours de dimanche et fête. De plus, il doit représenter son manifeste et mentionner dans son rapport le nombre de caisses, balles, ballots et tonneaux de son chargement, représenter ses chartes parties, connaissements ou polices de chargement, indiquer le port de sa destination ultérieure, et prendre certificat du tout à peine de 500 fr. d'amende, à la sûreté desquels les bâtiments et marchandises sont retenus. (L. 6-22 août 1792, tit. 1er, art. 4; tit. 6, art. 1er.)

geurs, et elle peut même mettre à couvert la responsabilité du patron pour la constatation des cas fortuits (1).

Ainsi le rapport du capitaine est nécessaire, même dans la navigation intérieure, comme il l'est dans la navigation qui est maritime. (Voy. p. 419.)

133. Nous avons, dans un chapitre précédent, traité de l'abordage et nous ne répèterons pas ici ce qui a été dit; mais en matière de navigation intérieure, les règles posées par le Code de commerce (art. 407, 435, 436) s'appliquent-elles nécessairement à l'abordage comme à celui qui a lieu en mer (2)?

Telle a été l'opinion de plusieurs auteurs.

Mais M. Sibille (p. 3) est d'un avis contraire.

Suivant M. Sibille, (p. 3 et suivantes), les articles du Code relatifs à l'abordage maritime ne sont pas applicables à l'abordage non maritime; la navigation intérieure et la navigation maritime (3) ayant entre elles une ligne de démarcation tracée par l'ordonnance des 16 juillet et 16 septembre 1835.

---

(1) Les bateaux servant à la navigation intérieure doivent avoir un rôle d'équipage; ces bateaux doivent avoir un numéro. (Art. 8 du règ[l]. du 23 janvier 1727; art. 21 de la loi du 6 mai 1841; trib. de comm. du Havre; *Gazette des Tribunaux* du 14 août 1849.

(2) Il est à désirer que la science démontre les moyens les plus propres à éviter l'abordage sur mer ou dans la navigation intérieure. Voyez à cet égard notre *Avant-Propos*, M. Lafond, *Guide de l'assureur et de l'assuré*, page 493, et *infrà*.

(3) Voy. sur la même question, Caumont, v° *Abordage*, n[os] 37 à 40.

Ainsi, le Code Napoléon, article 1382, régirait l'abordage non maritime ; donc les articles 407, 435 et 436 du Code de commerce sont sans force pour la navigation intérieure. M. Sibille convient cependant que cette doctrine n'est pas sans contestation, parce qu'on peut invoquer l'article 407 du Code de commerce, qui s'exprime d'une manière générale sur les navires.

En outre, dit M. Sibille, l'avantage d'une procédure expéditive militerait en faveur de l'application des articles du Code de commerce; telle est aussi l'opinion de M. Pardessus (t. I, p. 351). Mais M. Sibille, malgré ces objections, pense que la loi, dans les articles 407, 435, 436, ne s'occupant que des navires et autres bâtiments de mer, il ne peut s'agir de la navigation intérieure. En effet, l'ordonnance de 1681 qui avait le même titre que le Code, *des navires et autres bâtiments de mer,* ne s'étendait pas cependant à la navigation intérieure (1).

M. Sibille (p. 7) ajoute que le lieu où arriverait l'abordage non maritime, dans un port de mer, par exemple, ne lui ferait pas perdre son caractère.

---

(1) Voyez l'arrêt de Rennes du 21 mars 1812, qui juge que l'article 215 du Code de commerce est applicable à la navigation intérieure.

Cet article 215 porte :

« Le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire ; et même, dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie. Le bâtiment est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage. » (C. de comm., art. 215.)

Tout en reconnaissant comme conséquence de sa doctrine que les articles 435 et 436 du Code de commerce ne pourraient, de même que l'article 407, être appliqués à l'abordage non maritime, M. Sibille distingue cependant : ainsi les formalités prescrites par les articles 435, 436, seraient obligatoires dans les cas suivants :

« Si l'un des bâtiments de la navigation intérieure était heurté par un bâtiment de mer, quel que soit le lieu du sinistre en-deçà ou au delà des limites de la navigation maritime.

« De même le batiment de mer qui serait heurté par un bâtiment de la navigation intérieure, en-deçà ou au-delà de ces mêmes limites ne serait pas admis à invoquer le lieu du sinistre ou la nature du bâtiment qui serait en faute, pour se soustraire à la déchéance encourue contre lui par le défaut d'accomplissement des formalités. »

Nous venons de résumer l'opinion de M. Sibille sur plusieurs points. On a vu aussi *suprà*, et lorsque nous avons traité de l'abordage, que les tribunaux ont accepté la doctrine de M. Sibille ; il nous semble, cependant que les raisons qui ont porté le législateur à édicter les articles 407, 435 et 436 du Code de commerce existent en faveur de la navigation intérieure, comme en faveur de la navigation par mer, puisque le préjudice résultant de l'abordage est justement réglé et, qu'en outre, la protestation immédiate est réclamée, afin que le navire abordé ne puisse pas, plus tard, imputer au navire qui a abordé, les avaries qui ne seraient que les conséquences des risques de la navigation ultérieure.

Nous croyons donc que les tribunaux peuvent puiser dans les articles 407, 435 et 436 les raisons de décider en matière d'abordage non maritime.

434. M. Sibille devait être conséquent avec la doctrine qu'il adopte; aussi, suivant lui, la responsabilité des propriétaires de navires, pour la navigation intérieure, n'est pas régie par les principes du Code de commerce, article 216.

Si l'article 216 du Code de commerce règle la responsabilité maritime, l'article 1382 du Code Napoléon s'applique à la responsabilité non maritime; donc le propriétaire, dans ce dernier cas, serait tenu personnellement du dommage, *ultra vires*.

Ainsi, ne serait pas responsable dès lors, en écartant l'article 216, celui qui n'aurait que loué le navire, car alors le conducteur ne serait ni le domestique du propriétaire, ni son préposé; au contraire, dans la navigation maritime, le navire sert toujours de garantie au tiers.

Raisonner ainsi, sur l'article 216, c'est, ce nous semble, compromettre singulièrement la position du propriétaire.

En effet, si le propriétaire du navire n'est tenu, dans la navigation maritime, que suivant l'article 216 (1), pour-

(1) « Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret. Toutefois, la faculté de faire abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. Lorsque le capitaine ne sera que copro-

quoi rendre sa position de propriétaire du navire, à l'intérieur, plus fâcheuse (1)? Voyez cependant p. 491, *in notis*.

N'est-ce pas là une anomalie qu'une raison d'équité ne justifie pas? Nous pensons donc qu'il est nécessaire, dans l'espèce, d'avoir recours aux principes du droit maritime; nous pourrons, sans doute, faire concession sur l'application des articles 407, 435 et 436 du Code de commerce (2), parce que les intérêts commerciaux ne sont pas intimement liés à ces dispositions de la loi; mais, au contraire, il importe à la navigation intérieure de faire profiter le propriétaire du navire, des mêmes faveurs dont jouit la navigation maritime. L'application de l'article 216 serait donc juste et même logique, puisque ce même article a été appliqué à la navigation intérieure contre le propriétaire du bateau (3).

Cette doctrine nous paraît tellement rationnelle qu'elle

---

priétaire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt. » (C. de comm., art. 216.)

(1) Le Code hollandais, articles 535, 540, 748, 749, 756 établit une distinction entre l'abordage maritime et non maritime. Au contraire, le Code prussien (art. 1933) déclare applicables à l'abordage non maritime toutes les dispositions écrites pour l'abordage maritime; voy. Sibille, p. 15.

(2) Les articles 435, 436 ne sont pas applicales à la navigation intérieure. (Nîmes, 21 février 1849; *Gazette des tribunaux*, 24 mai 1849.)

(3) Celui qui n'a que loué un bateau peut être responsable suivant l'article 216 du Code de commerce. (Cass., req., 23 mars 1843; *Gazette des trib.*, 24 mars 1843.)

a été suivie par plusieurs tribunaux ; toutefois, il convenait de la renfermer dans ses vraies limites; c'est ce qui explique la décision suivante :

En supposant que le propriétaire d'un bateau sur rivière dont l'incendie provenant de la faute de ses préposés, a occasionné dommage à un tiers, puisse, par application de l'article 216 du Code de commerce, être admis à se libérer de toute responsabilité par l'abandon de ce bateau, il n'en saurait être ainsi, étant établi que le bateau n'est pas *en cours de voyage,* mais que, devenu hors de service, il se rendait à vide, monté seulement de deux mariniers, à un lieu peu éloigné pour y être déchiré.

En pareille circonstance, le propriétaire du bateau doit, aux termes des articles 1382 et 1384 du Code Napoléon, répondre du dommage causé par la faute de ses préposés (1).

Ainsi, il est constant qu'en l'absence de lois spéciales

---

(1) Rouen, 11 mai 1850; Lehir, 1851, p. 247.

La Cour de cassation, 25 novembre 1851 (Lehir, 1852, p. 131) a rejeté le pourvoi contre cet arrêt, mais il l'a cassé sous un autre rapport. Voici dans quelle espèce.

Le jugement qui prononce condamnation, contre le propriétaire du bateau, à la contrainte par corps, sans indiquer si elle est prononcée pour cause commerciale, aux termes de l'article 216 du Code de commerce, ou pour dommages-intérêts en vertu de la faculté accordée aux tribunaux par l'article 126 du Code de procédure, doit être cassé sur ce point comme non motivé, la durée et l'application de la contrainte par corps étant soumises à des règles différentes, suivant qu'il s'agit de dommages intérêts ou d'une cause commerciale; loi du 17 avril 1832, art. 7; Cass., 25 nov. 1851; Lehir, 1852, p. 131.

qui régissent les événements survenus dans la navigation intérieure, ces événements doivent être assimilés à ceux qui arrivent aux navires sur mer, du moins en ce qui concerne l'article 216 (1).

Si donc la disposition de l'article 216 du Code de commerce qui permet au propriétaire d'un navire de s'affranchir de la responsabilité des faits du capitaine par l'abandon du navire et du fret, est applicable aux maîtres de bateaux sur rivières, à raison des fautes des patrons auxquels ils les confient, le propriétaire d'un bateau que le patron a laissé brûler sous un pont et dont le feu s'est communiqué à ce pont, peut, pour s'affranchir de la responsabilité des faits du patron (2), abandonner son bateau et le fret à l'assureur qui a indemnisé le propriétaire du pont.

Il convient dès lors de dire que c'est à tort qu'on a invoqué un arrêt de Dijon, du 27 novembre 1848 (*Gazette des Trib.*, 25 janv. 1849), pour justifier une doctrine contraire.

Voici les termes de cet arrêt, nous en dirons ensuite la portée :

« Attendu que le sieur Nectoux, négociant à Châlon-sur-

---

(1) Mais la navigation qui se fait par bacs et bateaux dans l'intérieur de la France, ne doit pas être assimilée à la navigation maritime ; voir notamment un arrêt de la Cour de Nîmes du 21 février 1849, qui a refusé d'appliquer à des avaries faites sur une rivière, la déchéance de l'article 436 du Code de comm. pour défaut de protestation dans les vingt-quatre heures ; année 1849, Sirey, v° *Assur.*, p. 273. Nous avons, *suprà*, combattu la conséquence de cet arrêt.

(2) Trib. de comm. de Rouen, 30 janvier 1850 ; *Gazette des Tribunaux*, 5 février 1850.

Saône, ayant, le 12 mai 1847, chargé les sieurs Coulon et Cᵉ, de conduire, par eau, à Mulhouse et Strasbourg, 731 sacs de blé, farine et maïs, le bateau qui contenait ces marchandises a sombré, le 23 du même mois, et que, par suite de la responsabilité *que ne déclinent* pas les sieurs Coulon et Cᵉ, et qui repose, d'ailleurs, sur les dispositions des articles 1784 du Code Napoléon et 103 du Code de commerce, ceux ci sont tenus de rembourser, aux propriétaires du chargement, la valeur de toutes les pertes que leur fait éprouver ce sinistre.

« Attendu que les sieurs Coulon et Cᵉ ayant assuré leur chargement à la Compagnie d'assurances du Bas-Rhin, le sieur Nectoux, exerçant les actions de ses débiteurs, aux termes de l'article 1166 du Code Napoléon, a le droit d'exiger que cette Compagnie soit tenue de lui rembourser le préjudice qu'il éprouve, mais seulement jusqu'à concurrence de l'étendue de l'engagement qu'elle a contracté vis à-vis des sieurs Coulon et Cᵉ, dans la mesure de l'engagement auquel elle est soumise ;

« Attendu que des documents fournis dans la cause, il ressort suffisamment que le bateau le *Priam*, appartenant aux sieurs Gaudet, Guérin, Gouaud et Damiron, dirigé par un nommé Rollet, leur préposé, est venu heurter le bateau le *Trente-Neuf*, chargé de grains et farines, et que c'est par suite de cet abordage que ce dernier bateau a été submergé ;

« Attendu que pour éloigner et anéantir les effets de la responsabilité dont on veut user contre eux, ils prétendent et demandent à prouver, en premier lieu, que la conduite du

bateau le *Priam*, avait été confiée par eux au sieur Vacher, de Saint-Jean-de-Lozère, et que par suite de ce traité convenu, celui-ci était devenu personnellement responsable des conséquences de la direction donnée à la traction de ce bateau, et qu'en conséquence c'était contre lui seul que pouvait être intentée l'action récursoire;

« Mais qu'on ne saurait admettre une semblable allégation, puisqu'il résulte des documents soumis au tribunal, qu'au moment du sinistre, le bateau dont s'agit, ainsi que deux autres, voyageaient sous la direction des sieurs Gaudet, Guérin, Gouaud et Damiron, et non sous celle du sieur Vacher, ainsi que la déclaration en était d'ailleurs faite, d'une manière officielle, dans les bureaux de navigation du canal du Rhône au Rhin;

« Que le sieur Vacher, avec lequel on ne justifie d'aucun contrat susceptible de mettre à ses risques et périls les chances de la navigation, ne présente pas une entreprise de transports, ayant une importance et un caractère suffisants pour assumer sur elle une responsabilité de cette nature, et qu'il n'a pu jouer que le rôle de relayeur ou loueur de chevaux, conduisant les bateaux d'un relai à l'autre, et que comme tel, il ne pourrait être considéré comme responsable du fait qui donne lieu au procès;

» Attendu, au surplus, que dans le cas même où l'on reconnaîtrait au sieur Vacher la qualité d'entrepreneur de transports, les sieurs Gaudet, Guérin, Gouaud et Damiron, ne seraient pas moins seuls responsables des effets et des conséquences du sinistre, puisqu'ils ne dénient pas que c'est leur préposé Rollet, qui, par son seul fait, l'a occasionné;

« Qu'en vain, ils prétendent, à cet égard, que la mission de Rollet n'était pas de diriger le bateau, mais seulement de surveiller le chargement, et qu'étant sorti des limites du mandat qu'ils lui avaient donné, en s'immisçant dans la conduite du bateau, il a cessé d'être leur préposé, et que n'étant plus ses commettants, ils ne sont plus responsables de ses actes;

« Mais qu'il est impossible d'admettre la subtilité d'une pareille distinction, et que toutes les actions de Rollet qui avaient pour objet des soins à donner au bateau, se référaient nécessairement à sa mission, d'où il suit que les faits que demandent à prouver, à cet égard, les sieurs Gaudet, Guérin, Gouaud et Damiron, ne sont ni suffisants, ni révélatoires, et qu'ils doivent dès lors encourir les effets de la responsabilité qui est réclamée contre eux, dictée, d'ailleurs, par les dispositions du § 3 de l'article 1384 du Code Napoléon (1) ;

« Attendu que la demande des sieurs Coulon et Ce, contre

---

(1) Le maître flotteur ou voiturier par eau, patenté et agréé par l'administration, qui entreprend pour le compte des marchands de bois, à prix débattu, et avec ses propres ouvriers, la construction et le transport des trains flottants de bois de charpente sur le canal du Nivernais et la rivière d'Yonne jusqu'à Paris, n'est pas un préposé dans le sens de l'article 1384 du Code Napoléon.

Dès lors, le marchand de bois, propriétaire des trains qu'il dirige, ne peut être responsable du dommage causé par les faits de cette navigation.

Aux termes des articles 1382 et suivants du Code Napoléon, tout demandeur est tenu d'articuler et de prouver non-seulement le fait

la Compagnie d'assurances du Bas-Rhin a, tout à la fois pour objet d'obtenir une garantie des condamnations qui peuvent être prononcées contre eux, en faveur du sieur

---

qui a causé le dommage, mais encore la faute de l'auteur du fait, à moins que le fait n'implique la faute.

Spécialement, la rupture des liens qui attachent une pièce de bois à un train n'implique pas nécessairement la mal-façon du constructeur ou la fausse manœuvre du maître flotteur ; les causes de cette rupture doivent souvent être attribuées aux difficultés de la navigation.

En conséquence, les accidents qui sont la suite de cette rupture doivent être, en général, assimilés aux cas fortuits ou de force majeure, et ne peuvent constituer des éléments de responsabilité légale contre les conducteurs de trains, à moins qu'un fait précis d'imprudence ou de faute ne soit articulé et prouvé contre ceux-ci. (Paris, 18 février 1857 ; *Droit* du 24 février 1857 ; *contrà*, trib. civ. de la Seine, 13 et 18 décembre 1855 ; *Gazette des Tribunaux*, 27 décembre 1855.)

L'autorité administrative connaît de l'action intentée par un particulier contre la Compagnie concessionnaire d'un canal de navigation. Il lui appartient du moins de résoudre la question préjudicielle, de savoir si les manœuvres qui auraient causé le dommage ont eu lieu comme le prétend la Compagnie, d'une manière conforme aux règlements administratifs. (Cass., rejet, 24 juin 1857.)

Un particulier qui veut intenter une action contre la Compagnie concessionnaire d'un canal de navigation, à raison du dommage que les agents de cette Compagnie lui auraient causé par les travaux qu'ils auraient exécutés pour le service de la navigation, doit porter cette action devant l'autorité administrative, comme seule compétente pour la juger, aux termes des lois des 24 août 1790, 16 fructidor an III, et art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, alors

Necloux, comme aussi d'obtenir l'indemnité résultant de la perte des marchandises, dont leur bateau pouvait se trou-

---

surtout que la Compagnie soutient que les travaux ont été faits conformément aux règlements administratifs. (Cass., 23 juin 1857.)

Seulement le propriétaire riverain d'une rivière canalisée peut exercer l'action en réintégrande contre le concessionnaire de cette voie de navigation, qui a fait détruire des plantations et constructions élevées par ce propriétaire sur la partie de son terrain qui est grevée de la servitude légale de contre-halage : on prétendrait vainement qu'il n'appartient qu'à l'autorité administrative de connaître du dommage causé par cette destruction.

En serait-il de même si la destruction avait été opérée par ordre de l'administration elle-même? (*Non résolu*.) (Cass., req., 25 mars 1857; *Droit*, 29 mars 1857.)

L'infraction aux arrêtés préfectoraux est de la compétence des conseils de préfecture. (Cons. d'État, 15 août 1839; 30 août 1817; D. P., 40-3-68; Cass., 5 janvier 1839; D. P., 39-1-200.)

Les ports et quais des fleuves et rivières navigables sont des dépendances du domaine public.

Par suite, une ville, malgré sa longue possession et d'anciens titres, est sans droit à la propriété des quais et chantiers situés dans l'étendue de son port maritime.

Mais, pendant cette possession non contestée, elle a fait siens les fruits et revenus qu'elle a perçus pour la location de ces quais et chantiers, et ce, tant à raison de sa bonne foi (C. Nap., art. 549), qu'à raison des droits que lui conférait l'article 31 7° de la loi du 18 juillet 1837. — L'État ne peut lui en demander la restitution. (Loi, 22 novembre 1790; Bordeaux, 5 janvier 1857.)

Un préfet peut déterminer l'endroit où peut s'arrêter un bateau, mais il ne peut le forcer à s'arrêter si celui-ci veut continuer son voyage. (Cass., 26 février 1841; P., 41-1-845.)

La loi de septembre 1807 règle la compétence dans le cas où l'ex-

ver chargé, et appartenant à d'autres négociants, et que sous l'un et l'autre rapport, cette demande est incontestablement fondée, puisqu'elle repose sur les bases formelles d'un traité ayant pour objet l'assurance de toutes les marchandises chargées sur le bateau dont s'agit, de sorte qu'il n'y a nulle difficulté à faire droit à cette double action, sauf à déterminer, lorsqu'il s'agira de régler l'indemnité à payer par la Compagnie, l'étendue des obligations de celle-ci, et les limites qui doivent leur être assignées d'après la nature et les termes du contrat;

« Attendu qu'également l'action tout à la fois principale et de garantie, qu'exercent les sieurs Coulon et C°, contre les sieurs Gaudet, Guérin, Gouaud et Damiron, est incontestablement légitime et bien fondée, du moment qu'il a été reconnu que ceux-ci étaient responsables de toutes les conséquences du fait qui a entraîné le sinistre, leur respon-

---

propriation d'une force motrice a lieu par suite de travaux de navigabilité abaissant le niveau des eaux. (Cons. d'État, 21 décemb. 1839; *Gazette des Trib.* 4 janvier 1838.)

L'administration supérieure a le droit de prescrire, sur les rivières navigables et flottables, toutes les mesures qu'elle juge utiles dans l'intérêt du service de la navigation, et, dans ce cas, il est dû indemnité aux propriétaires des usines dont le service est entravé. (Ordonn. du Cons. d'État, du 16 mars 1842; voy. ordonn. août 1669; déclaration d'avril 1683; arrêt du Conseil, 24 juin 1777; loi du 6 octobre 1791, arrêt du Directoire du 19 août 1798, et loi du 16 septembre 1807; *Gazette des Trib.*, 6 mai 1842.)

La loi du 19-22 juillet 1791, confirmant l'arrêt du 24 juin 1777, ne permet pas de construire dans une rivière sans autorisation. (Cons. d'État 24 mars 1848; *Gazette des trib.*, 19 avril 1848.)

sabilité devant produire nécessairement son effet envers tous ceux qui ont éprouvé un préjudice;

« Attendu, en ce qui concerne la demande récursoire, exercée par la Compagnie du Bas-Rhin contre les sieurs Gaudet, Guérin, Gouaud et Damiron, qu'elle est également bien fondée, ainsi que l'établissent suffisamment les considérations qui viennent d'être exposées ;

« Attendu quant à la détermination des indemnités réclamées et qui sont indiquées dans les conclusions prises, soit par le sieur Nectoux, soit par les sieurs Coulon et Ce, qu'il n'a été jusqu'à présent soumis à la justice aucun élément propre à en faire apprécier la fixation; que les documents qui sont à la disposition des parties et dont elles se proposent de se prévaloir, pour justifier leurs prétentions, n'ont pas été soumis à l'examen préalable de leurs adversaires, de sorte qu'il y a lieu à cet égard, avant que de statuer, d'ordonner que le montant des indemnités et des dommages-intérêts seront réglés par états signifiés conformément aux dispositions des articles 523-524 et 525 du Code de procédure civile, toutes réserves étant faites aux parties de leurs moyens et exceptions relatifs au règlement de ces indemnités et dommages et intérêts;

« Attendu que les dépens faits jusqu'à ce jour doivent suivre le sort du principal;

« Par ces motifs et après en avoir délibéré conformément à la loi, le tribunal statuant sur la demande principale du sieur Nectoux, condamne : 1° les sieurs Coulon et Ce; 2° la Compagnie d'assurances du Bas-Rhin; 3° les sieurs Gaudet, Guérin, Gouaud et Damiron, conjointement et une

des trois parties pour le tout, à lui payer et rembourser le montant de la valeur des pertes et avaries qu'il a éprouvées par suite du sinistre arrivé le 23 mai 1847, au bateau le *Trente-Neuf*, avec intérêts à compter du jour de la demande; mais la Compagnie d'assurances seulement, suivant l'étendue de ses obligations et d'après les limites qui doivent leur être assignées, à raison de la nature du contrat, et les condamne également, mais divisément en tous les dépens faits jusqu'à ce jour à l'occasion desdites demandes principales (1). »

Ainsi, comme on le voit, cet arrêt ne déclare pas rejeter formellement les dispositions de l'article 216 du Code de commerce, puisqu'on ne concluait pas à l'abandon; il ne devait donc pas viser cet article, et il pouvait se référer à l'article 1384 du Code Napoléon comme droit commun.

135. La décision que nous venons de rapporter a soulevé, comme on l'a vu, une question d'assurance; c'est donc ici le cas de parler de l'assurance pour le transport par eau.

La navigation intérieure a donné lieu à plusieurs questions importantes en cette matière. Dans une espèce particulière, on prétendait que le bateau qui devait faire l'office de remorqueur ne remplissait pas le but, s'il était seulement attaché aux flancs du navire remorqué et que la Compagnie n'était pas responsable de l'accident; mais la Cour de Lyon (7 juillet 1854) a décidé le contraire, le remorquage ne pouvant dans l'espèce s'opérer autrement.

(1) *Gazette des Tribunaux*, 25 janvier 1849; voy. Sibille, p. 9.

Le destinataire d'une marchandise assurée en cours de voyage par le commissionnaire de transport, peut, quoiqu'en première instance il ait purement et simplement demandé contre le commissionnaire le paiement de la marchandise perdue en route ou fortement avariée, et qu'il n'ait paru agir qu'en vertu d'un prétendu mandat d'assurer qu'il aurait donné au commissionnaire, réclamer devant la Cour le bénéfice du contrat d'assurance.

Le commissionnaire qui fait assurer, contre les risques de la navigation, des marchandises dont il est chargé d'effectuer le transport, doit être considéré en effet non-seulement comme ayant agi pour son propre compte et pour mettre sa responsabilité à couvert, mais aussi comme le *negotiorum gestor* du destinataire.

En conséquence, en cas de perte ou d'avarie des marchandises, provenant d'une force majeure qui met la responsabilité du commissionnaire à couvert, le contrat d'assurance profite au propriétaire des marchandises, alors même que le commissionnaire aurait agi à son insu et sans mandat de sa part, et ne lui aurait pas réclamé le coût de la police et le montant de la prime.

Le propriétaire des marchandises peut donc, dans ce cas, exercer une action utile contre l'assureur. L'assureur ne pouvait en effet ignorer que le commissionnaire agissait pour le compte de qui il appartiendra (1).

---

(1) Code Napoléon, art. 1372; Colmar, 27 novembre 1848; Lehir 1851, p. 107. Cet arrêt porte :

« Attendu que Dürr et Ce, appelants et intervenants dans l'instance

C'est par ce motif qu'on ne peut prétendre qu'il y a eu réticence, en ce sens qu'on n'a point fait connaître la véritable qualité de celui qui souscrivait l'assurance.

---

liée entre de Türckheim et Renouard, ont pris des conclusions alternatives contre lesdits intimés dans le but d'obtenir contre l'un ou l'autre le paiement de la somme de 11,200 fr. pour la valeur de 200 balles de café avariées par le sinistre du bateau *la Ville de Huningue* sur lequel elles étaient chargées; que leur action contre de Türckheim se fondait sur le contrat d'assurance qu'il aurait consenti en sa qualité d'agent principal de la Compagnie d'assurances, dite *de Wesel*, en faveur de Renouard de Bussières, commissionnaire chargé du transport des marchandises;

« Qu'à l'encontre de Renouard, sans formuler d'une manière bien précise les motifs de leur demande, ils semblaient la faire dériver d'un prétendu mandat qu'ils lui auraient donné pour faire opérer cette assurance, et non de sa qualité même de commissionnaire chargé du transport et de la responsabilité qui en découle;

« Qu'on ne trouve, en effet, ni dans le point de fait, ni dans les autres parties du jugement dont est appel, rien qui indique que Renouard doit être recherché au titre de commissionnaire, ni, par conséquent, aucune trace de l'exception de force majeure à l'abri de laquelle il peut se placer;

« Mais attendu qu'en concluant purement et simplement contre Renouard au paiement de la marchandise, les appelants sont censés lui avoir demandé cette valeur aux divers titres qui pouvaient le rendre responsable, et qu'ainsi, quoiqu'en première instance ils semblent ne s'être pas préoccupés de sa qualité de commissionnaire, ils peuvent en exciper pour la première fois en cause d'appel;

« Que d'ailleurs, ce n'est là qu'un moyen nouveau à l'appui de leurs conclusions, et non une demande nouvelle;

« Attendu qu'à son tour, Renouard peut invoquer l'exception de

L'omission du nom du propriétaire ne pouvait influer sur l'opinion du risque, le commissionnaire restant détenteur de la chose.

---

force majeure, qui est particulière à la responsabilité qu'il peut avoir encourue en sa qualité de commissionnaire ;

« Attendu, sur cette exception, que des documents versés au procès, il résulte que le bateau dit *la Ville de Huningue* a sombré dans le port de Kehl par l'effet de deux causes combinées, qu'il était impossible aux bateliers chargés de sa conduite de prévoir ou d'éviter ; que ces deux causes sont 1° la hausse subite des eaux du Rhin, et 2° un certain vice non apparent dans la construction du port de Kehl ;

« Que déjà il a été jugé entre la Compagnie d'assurances générales maritimes à Paris, représentée par le sieur Schetz, son directeur à Strasbourg, et la Compagnie de navigation dite *la Réunion*, que la perte dudit bateau *la Ville de Huningue* était due à ces deux causes qui constituaient, à l'égard de la Compagnie de navigation, un cas de force majeure ;

« Que cette décision, sans avoir dans la cause actuelle l'autorité de la chose jugée, doit être acceptée comme étant une saine appréciation, après une discussion, de tous les procès-verbaux, expertises et autres actes constatant les causes du sinistre ;

« Qu'ainsi c'est à bon droit que Renouard invoque l'exception de force majeure;

« Attendu que si, à l'encontre de Türckheim, les appelants n'avaient point d'action directe, ils pouvaient se prévaloir de l'action qu'aurait eue contre Türckheim, Renouard leur commissionnaire, par la raison qu'en faisant assurer leur marchandise, Renouard devait être regardé comme leur *negotiorum gestor*, parce que le quasi-contrat *negotiorum gestio* se forme par le fait seul de la gestion, et indépendamment de toute intention ;

« Qu'alors même que Renouard n'aurait fait opérer l'assurance

L'existence d'un contrat d'assurance et sa date peuvent être prouvées à l'aide de simples présomptions tirées de la correspondance des parties (1).

---

que dans la seule intention de mettre sa responsabilité à couvert, il n'en aurait pas moins servi les intérêts des propriétaires de la marchandise et contracté à leur profit;

« Qu'il échet donc d'examiner quelle est la valeur de l'assurance consentie le 14 octobre 1846, par la Compagnie de Wesel, représentée par son agent principal de Türckheim, à Renouard de Bussières, commissionnaire de la marchandise assurée, etc. »

(1) Code de comm., art. 332, Code Napoléon, art. 1341, 1353; Colmar, 27 novembre 1848; Lehir, 1851, p. 107. — « Attendu, dit cet arrêt, qu'il résulte des actes, écrits et documents de la cause, qu'antérieurement à la date du 14 novembre la marchandise dont s'agit, qui avait voyagé d'Amsterdam à Mannheim, et de cette dernière ville à Kehl, avait déjà été assurée jusqu'à son entrée à Bâle, par la Compagnie d'assurance hollandaise dite de Tiel, et ce, par les soins du sieur Küssling, de Mannheim, qui était à la fois agent de ladite Compagnie de Tiel, et commissionnaire du transport de cette marchandise;

« Que la prime d'assurance et les frais de la police avaient été réclamés par Küssling à Dür, et que la date des comptes et des réclamations implique l'antériorité de l'assurance faite par la Compagnie de Thiel, sur celle faite par la Compagnie de Wesel;

« Qu'ainsi, par l'application de l'art. 359 du Code de commerce l'assurance de la Compagnie de Wesel se trouve annulée par les assureurs libérés de toute action;

« Par ces motifs, et adoptant d'ailleurs ceux du jugement qui ne sont pas contraires aux présents, sans s'arrêter à l'appel incident qui est devenu sans objet, prononçant sur l'appel du jugement rendu entre les parties, par le tribunal de commerce de Strasbourg

Le contrat d'assurance est un contrat de droit étroit et la responsabilité qui en résulte doit être établie sur des faits positifs, prévus par le contrat, et non par voie d'interprétation.

Notamment s'il est dit dans la police que les risques ne commenceront que dès l'entrée des bateaux assurés dans une rivière, et du moment du départ, l'assureur n'est pas responsable du sinistre causé par une inondation qui a emporté les bateaux au moment où, entrés dans la rivière, ils se disposaient à partir, mais où ils n'étaient pas encore partis.

Il en est de même si les bateaux emportés par l'inondation s'étaient mis en stationnement, et n'avaient encore pu effectuer leur départ (1).

---

les 3, 5 et 27 août 1847, a mis et met l'appellation au néant; ordonne que ce dont est appel sortira son plein et entier effet...[1] »

(1) Cass., 28 novembre 1849; Lehir, 1850, p. 89.

[1] « Un arrêt de la Cour de cassation du 15 février 1826 a décidé, en rejetant le pourvoi formé contre un arrêt de la Cour de Colmar du 2 mars 182), que lorsqu'une convention d'assurance terrestre est appuyée sur un commencement de preuve par écrit, les juges peuvent se décider par des présomptions graves, précises et concordantes pour la déclarer existante. On peut citer encore conforme, Cass., 3 août 1823; Rennes, 15 décembre 1832; Pardessus, t. III, n° 792; Estrangin, p. 347 et suiv.; Lemonnier, t. 1, p. 23. Quelques auteurs admettent même, à cet égard, la preuve testimoniale, Boulay-Paty, t. III, p. 215, Dageville, t. III, p. 15. Il ne faudrait pas regarder comme absolument contraire l'arrêt de la Cour de Grenoble du 18 novembre 1850, qui n'a rejeté la preuve testimoniale corroborée d'un commencement de preuve par écrit, qu'en se fondant sur l'usage constant des Compagnies d'assurances contre l'incendie de ne contracter que par écrit. » (Note de M. Lehir, année 1851, p. 108.)

S'il y a eu, conformément aux conventions des parties, réassurance, dans un port intermédiaire, des marchandises primitivement assurées, c'est le cours des marchandises, à l'époque et dans le lieu de cette réassurance, qui doit servir à déterminer l'indemnité à payer en cas de sinistre (1).

Quoique l'assureur d'un chargement de charbon embarqué sur un fleuve et l'assuré soient convenus, lors de l'assurance, qu'en cas de sinistre, il serait procédé à la vérification de la perte par deux experts qui prendraient pour base, afin de fixer la quantité de charbon embarquée, le degré d'enfoncement indiqué par les échelles du bateau, cependant lorsqu'après le sinistre ils choisissent, d'accord, d'autres experts, métreurs du commerce, pour procéder au mesurage du bateau, et par suite à la constatation du poids des charbons qu'il contenait, l'assureur ne saurait se prévaloir contre l'opération des experts, de ce qu'ils auraient procédé d'une autre manière que celle indiquée dans les conventions primitives, surtout si la vérification au moyen des échelles est devenue impossible par suite du déchargement du bateau (2).

Lorsque des marchandises à transporter par eau ont été assurées, et malgré la *considération* du premier bateau où on les embarque, à l'aide de laquelle l'assureur calcule les risques probables, il est loisible au *voiturier* de transbor-

---

(1) Lyon, 28 décembre 1847; c'est là une convention qui doit avoir effet, et non une violation de l'article 339 du Code de comm.; voy. notre *Dictionnaire des Assurances*, v° *Estimation*.

(2) Trib. de comm. de la Seine, 6 avril 1853; Lehir, 1853, p. 81.

der tout ou partie de ces marchandises sur d'autres bateaux, lorsqu'il ne fait que céder à une nécessité de *navigation* ou de *direction*; toute Compagnie d'assurances est censée avoir pu prévoir ces nécessités, d'après un usage constant dans le commerce, et les conséquences qui en résultent (1).

Si, dans une police d'assurance, il est stipulé que dans le cas d'un *premier sinistre* le contrat sera résolu de plein droit, on ne peut regarder comme *second sinistre* celui qui, arrivé peu après, n'est que le résultat des efforts raisonnablement tentés pour amoindrir le premier; dans ce cas, le second sinistre étant la conséquence du premier, doit se confondre avec lui (2).

L'article 359 du Code de commerce (3), bien que ne

---

(1) Lyon, 18 mai 1850; cette jurisprudence est la conséquence, par analogie, des art 391 et 392 Code de commerce pour les cas d'innavigabilité[1]; voy. *Dictionnaire des Assurances*, v° *Lieu du risque*

(2) Même arrêt que celui mentionné ci-dessus.

(3) « S'il existe plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude sur le chargement, et que le premier contrat assure l'entière valeur des effets chargés, il subsistera seul. Les assureurs qui ont signé les contrats subséquents, sont libérés; ils ne reçoivent que 1/2 pour 100

[1] « Si le navire a été déclaré innavigable, l'assuré sur le chargement est tenu d'en faire la notification dans le délai de trois jours de la réception de la nouvelle. (C. de comm., art. 390.)

« Le capitaine est tenu, dans ce cas, de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination. (C. de comm., art. 391.)

« L'assureur court les risques des marchandises chargées sur un autre navire, dans le cas prévu par l'article précédent, jusqu'à leur arrivée et leur déchargement. » (C. de comm., art. 392.)

s'appliquant pas expressément à l'assurance sur navigation intérieure, peut cependant la régir au moins par analogie et comme raison écrite (1). (*Vide* p. 462, *in notis.*)

Le changement de l'entrepreneur de transport peut être, au regard de l'assureur, une cause de la nullité de la police (2).

On ne peut élever une fin de non-recevoir, au préjudice de l'assureur, contre l'exception de nullité de police, parce qu'il a fait travailler au sauvetage (3).

---

de la somme assurée. Si l'entière valeur des effets chargés n'est pas assurée par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédant en suivant l'ordre de la date des contrats. » (C. de comm., art. 359.)

(1) Lyon, 6 novembre 1856.

(2) Si, en cas d'assurance pour une navigation fluviale, le simple changement de patron ne suffit pas pour entraîner la nullité de l'assurance, il en est autrement quand il y a, en ou re, changement de l'entrepreneur de transport qui a souscrit la police. (Bordeaux, 20 décembre 1854.) (*Vide infrà* note 3 pour le texte de l'arrêt.)

(3) L'assureur qui, sur la première nouvelle du sinistre, s'est empressé de faire opérer le sauvetage, ne s'est pas rendu non-recevable à demander la nullité de l'assurance, s'il a suspendu l'opération aussitôt qu'il a connu les circonstances qui le dégageaient. (Bordeaux, 20 décembre 1854; Lehir, 1856, p. 75.)

« Attendu, dit la Cour de Bordeaux, que la Compagnie d'assurances générales avait fait avec Dupuy cadet, agissant en qualité d'entrepreneur de transport par eau, une police d'abonnement pour deux années, par laquelle elle assurait à ce dernier toutes les marchandises qu'il chargerait ou ferait charger sur son bateau pour de Bordeaux aller à Condom et Nérac, etc., etc.;

« Attendu que si, dans une navigation de ce genre, le changemen

136. La portée des décisions que nous venons de mentionner sera mieux appréciée par la lecture de la police

---

de patron déclaré à l'assureur ne peut être assimilé à celui du capitaine, dans un voyage au long cours, et n'est pas d'une assez grande considération pour faire annuler l'assurance, il en est autrement quand il n'y a pas seulement changement de patron, mais changement d'entrepreneur, et que la marchandise ne voyage pas sous la conduite de l'assuré ou de ses agents, mais sous celle d'une autre entreprise ;

« Que, lorsqu'il a souscrit une pareille assurance, l'assureur est censé avoir pris en considération la moralité et la prudence de l'entrepreneur de transport, les garanties que lui offraient tant le personnel que le matériel de l'entreprise, et que, si la substitution d'un patron à un autre est pour lui sans importance, c'est qu'il a placé sa garantie plus haut et dans l'entrepreneur lui-même, plus intéressé que personne au bon choix de ses agents ; d'où suit que, s'il arrive que, sans l'aveu et à l'insu de l'assureur, un autre entrepreneur est substitué à celui en faveur duquel l'abonnement a été souscrit, les conditions de l'assurance sont changées, et l'assureur ne répond pas du sinistre ; qu'autrement, il faudrait aller jusque-là que l'assuré, avec lequel l'abonnement n'a été souscrit qu'en sa qualité d'entrepreneur de transport par eau, pourrait renoncer à son entreprise, remettre la conduite des marchandises qui lui sont confiées à un autre entrepreneur, ou même lui transporter, sans l'aveu de l'assureur, le bénéfice de l'abonnement ;

« Attendu, en fait, que le bateau *le Laduranty*, à bord duquel se trouvait la marchandise qui a été submergée, appartenait bien à l'assuré, mais que, par un traité fait avec le sieur Sens, d'Alby, autre entrepreneur de transport par eau, celui-ci s'était chargé de le conduire, à ses risques et périls, moyennant la somme de 10,000 fr., de Bordeaux au port de Buzet, dans la Baïse ; qu'ainsi, au moment du sinistre, le bateau ne voyageait pas sous la conduite de Dupuy ou

d'assurance la plus usitée, en matière de navigation intérieure, et dont voici la teneur :

« ARTICLE PREMIER. — La Compagnie prend à ses risques tous dommages et pertes qui surviennent aux objets assurés et qui proviennent de naufrage, échouement,

---

de ses agents, mais sous la conduite d'agents qui étaient étrangers et sous la direction et la responsabilité d'un autre entrepreneur ;

« Que cette circonstance, ignorée de l'assuré lui-même, puisque le bateau fut confié à la conduite de Sens en l'absence de Dupuy, et, à ce qu'il paraît, sans mandat de lui et contre son intention, ne fut pas, quoi qu'il en soit, portée à la connaissance de l'assureur, la déclaration qui lui fut remise, conformément à l'article 2 des conditions particulières de la police, indiquant, au contraire, que le bateau était sous la conduite du patron Charles, préposé de Dupuy ;

« Qu'il suit de là que l'assureur est bien fondé dans le refus qu'il fait de prendre le sinistre à sa charge, sauf à Dupuy à se pourvoir ainsi qu'il avisera ;

« Attendu que si la Compagnie d'assurances s'est empressée, sur la première nouvelle du sinistre, de faire opérer le sauvetage, elle a, aussitôt que les circonstances qui la dégagent lui ont été révélées, suspendu l'opération, qui n'a été reprise ultérieurement que d'accord entre les parties et pour le compte de qui il appartiendra ; qu'il n'y a donc, à ce sujet, aucune fin de non-recevoir à lui opposer ;

« Attendu que les faits articulés par l'appelant ne touchent point à la question du procès et ne pourraient influer sur la décision; qu'il n'y a donc lieu d'en autoriser la preuve ;

« Par ces motifs, sans s'arrêter à l'appel interjeté par Dupuy cadet du jugement rendu par le tribunal de commerce de Bordeaux le 11 avril 1854, non plus qu'à son offre de preuve ;

« Confirme le jugement. »

feu, vent, et généralement tous accidents auxquels peut donner lieu la navigation des fleuves, rivières, canaux et lacs.

« Art. 2. — Elle ne répond pas de la rouille, de la casse et du coulage des liquides qui ne sont pas occasionnés par un accident de navigation, des avaries, déchets, diminutions, pertes ou altérations de toute nature provenant du vice propre de la chose, du mauvais conditionnement des emballages, futailles et caisses, du défaut de grenier ou soutrage et couverture; des événements quelconques provenant de vol ou pillage à main armée, de contrebande ou de commerce prohibé et clandestin.

« Art. 3. — Elle ne répond pas, à l'égard des propriétaires de bateaux, voituriers ou entrepreneurs de transports, de la baraterie du patron ou des mariniers, si elle a le caractère de dol ou de fraude, et des contraventions quelconques aux règlements et usages de navigation (1), commises par eux ou les préposés dont ils sont responsables.

« Art. 4. — Elle ne répond pas, à moins de convention contraire, des pertes, avaries ou frais occasionnés par les glaces.

« Art. 5. — La Compagnie n'assure pas les agrès ou apparaux, les meubles et effets à l'usage des mariniers.

« Art. 6. — Les risques sur marchandises courent du moment de leur mise à bord et finissent au moment de leur

---

(1) Il importe donc aux patrons de se soumettre à tous les règlements et usages de navigation pour chaque fleuve, rivière ou canal.

mise à terre au lieu de destination, ou, au plus tard, dix jours après l'arrivée au port, pour les marchandises dont la mise à terre n'aurait pas eu lieu avant l'expiration de ces dix jours.

« Les risques sur corps courent du moment où le bateau a commencé à embarquer des marchandises et cessent après l'entier déchargement, ou, au plus tard, dix jours après l'arrivée au port, si le déchargement n'a pas été terminé avant l'expiration de ces dix jours.

« Art. 7. — Faculté est accordée d'alléger et de transborder (1).

« Art. 8. — Faculté est accordée de faire échelle, sur le parcours assuré, partout où besoin sera, mais pour trois jours seulement. Passé ce délai, les risques du stationnement ne sont plus à la charge de la Compagnie, à moins de force majeure qui rendrait dangereuse ou impossible la navigation pour le reste du parcours.

« Art. 9. — Tout bateau doit être muni de tous les agrès et ustensiles reconnus nécessaires pour naviguer sur les fleuves, rivières et canaux qu'il doit parcourir.

« Art. 10. — Tout bateau doit avoir le nombre d'hommes reconnu nécessaire tant en équipage qu'en hommes de renfort.

« Art. 11. — En cas de sinistre ou d'accident quelconque, l'assuré ou son représentant doit immédiatement faire

(1) Cette disposition de la police était réclamée par les besoins de la navigation ; nous ferons la même observation pour l'article 8 de la police qui suit.



prévenir l'agent de la Compagnie le plus voisin du lieu du sinistre, et prendre toutes les mesures nécessaires pour le sauvetage et la conservation des objets assurés.

« Art. 12. — L'assuré donne le pouvoir à la Compagnie de faire le sauvetage et le bénéficiement des objets assurés. Le sauvetage et le bénéficiement ne peuvent entraîner, pour la Compagnie, l'acceptation du délaissement.

« Art. 13. — Les événements qui donnent lieu aux pertes et avaries sont constatés dans les quarante-huit heures, par procès-verbaux dressés par les autorités judiciaires ou municipales les plus rapprochées du lieu de l'accident.

Les procès-verbaux indiquent l'époque précise de l'accident, ses causes, les moyens pris pour opérer le sauvetage, la nature et la valeur approximative du dommage, les noms des personnes qui se trouvaient à bord, ainsi que ceux des témoins de l'accident.

Si l'avarie ou la perte est occasionnée par un tiers, l'assuré est tenu de faire notifier le procès-verbal à celui qui a causé le dommage (1).

« Art. 14. — L'assuré s'engage à remettre à son facteur ou patron un bulletin indiquant les noms des agents et surveillants, et contenant les principales obligations des mariniers.

« Art. 15. — Par dérogation expresse à l'article 369 du

(1) La Compagnie d'assurances pourra ensuite exercer un recours en se faisant subroger dans les droits du sinistré.

Code de commerce, le délaissement des marchandises ne peut être fait que dans le seul cas de perte ou de détérioration des objets assurés, si la perte ou la détérioration excède les 3/4 de leur valeur en état sain. Les frais faits pour opérer le sauvetage ne peuvent être ajoutés à la détérioration ou à la perte pour donner droit au délaissement (1).

Pour les assurances sur corps, il ne peut y avoir lieu, dans aucun cas, au délaissement (2).

« Art. 16. — Dans les assurances sur corps, la Compagnie ne paie pour chaque règlement d'avarie, perte ou frais, que l'excédant de :

Cinquante francs si le montant total de la perte ou de l'avarie et des frais n'excède pas 500 fr. ;

Cent francs s'il excède 500 fr. et ne dépasse pas 1,000 fr. ;

Cent cinquante francs s'il excède 1,000 fr. et ne dépasse pas 1,500 fr. ;

Deux cents francs s'il excède 1,500 fr.

Le règlement est établi suivant la valeur du bateau au moment et au lieu du sinistre, tout autant que cette valeur n'est pas supérieure à celle assurée.

---

(1) Dans notre ouvrage sur les *Principes du droit maritime*, nous avons examiné, au chapitre *Perte des trois quarts*, la question de savoir quand la perte devait être réputée légale.

(2) On a compris que si le délaissement était nécessaire pour l'assuré en mer, il n'en était pas de même pour les sinistrés de la navigation intérieure ; car on peut, le plus souvent, réparer promptement le bateau.



« Art. 17. — Dans les assurances sur fret ou voiture, le règlement du fret de la marchandise perdue ou délaissée est établi au prorata de ce que le voyage était avancé au moment de l'événement, et la Compagnie ne paie, pour chaque règlement d'avarie, perte ou frais, que l'excédant de 10 pour 100 de la somme se trouvant en risque au moment du sinistre (1).

« Art. 18. — Dans les assurances sur marchandises, le règlement de la perte ou de l'avarie est établi sur la valeur réelle des marchandises au moment et au lieu du départ, et la Compagnie ne paie pour chaque règlement de perte, avarie ou frais :

1° Dans les cas de perte totale ou dans ceux donnant droit au délaissement, que l'excédant de 10 pour cent de la somme assurée;

2° Dans tous les autres cas, que l'excédant de 3 p. 100 de la somme assurée.

Le règlement a lieu séparément par bateau et distinctement sur chaque espèce de marchandises.

« Art. 19. — Les frais de sauvetage ne sont admis dans le règlement que sur pièces justificatives et comptes acquittés indiquant la nature et le montant de chaque dépense, les noms de tous les hommes employés et les sommes payées à chacun d'eux.

« Art. 20. — Les sommes souscrites par la Compagnie

(1) Nous pensons que cette assurance ne pourrait être reconnue, car l'article 347 du Code de commerce renferme une disposition d'ordre public applicable dès lors à toute navigation.

sont la limite de ses engagements. Elle ne peut jamais être tenue de payer au delà.

« Art. 21. — L'assurance ne peut jamais être une cause de bénéfice pour l'assuré, elle ne lui garantit que l'indemnité des pertes réelles qu'il a éprouvées, sous déduction des franchises convenues; en conséquence, les sommes assurées, les primes perçues, les désignations et évaluations contenues dans la police ne peuvent être invoquées ni opposées par l'assuré comme une reconnaissance, une preuve ou une présomption de l'existence et de la valeur des objets assurés (1).

« Art. 22. — Dans tous les cas de perte ou d'avaries sur marchandises, et qu'il y ait lieu ou non lieu au délaissement, le règlement est établi d'après la valeur réelle des marchandises au moment et au point du départ (2).

« Art. 23. — Si l'assuré n'a pas fait couvrir la valeur totale des objets compris dans la police, la Compagnie, en cas de sinistre, ne paie les pertes, les avaries ou les frais qu'au prorata de la somme assurée par elle (3).

» Art. 24. — L'assuré qui cause volontairement le

---

(1) Ainsi le veut l'ordre public pour toute espèce d'assurance.

(2) S'il en était autrement, ce serait autoriser l'assurance du profit espéré.

(3) C'est là l'application de la règle proportionnelle qui est aussi en vigueur dans les assurances terrestres.

L'arrêt que nous allons citer interprète la clause de règle proportionnelle dans une espèce particulière :

« En ce qui concerne les conclusions subsidiaires relatives à la déduction à opérer sur les sommes allouées à l'intimé, déduction

sinistre, ou qui exagère sciemment le montant des dommages, pertes ou frais, ou qui dissimule ou soustrait tout ou partie des objets sauvés, ou qui emploie comme justification des moyens ou documents mensongers ou frauduleux, est déchu de tout droit à une indemnité, et la Compagnie a la faculté d'annuler la police (1).

« Art. 25. — Dans les assurances par abonnement avec

---

que la Société ci-dessus énoncée soutient devoir être élevée à 1,500 fr.;

« Attendu qu'en règle générale, la somme qui doit être retenue à l'assuré, par suite de la participation au résultat de l'assurance, est calculée proportionnellement sur la valeur des sinistres; que, dès lors, pour admettre une dérogation à cette règle il faut qu'elle soit clairement stipulée ;

« Attendu qu'il n'en est point ainsi de la clause suivante sur la teneur de laquelle les parties sont d'accord : en cas d'avaries, comme en cas de perte totale, la Réunion des Assureurs particuliers ne paiera que l'excédant de 1,500 fr. et par sinistre ;

« Attendu, en effet, que la stipulation qui précède ne contient point un pacte à forfait ; que l'assuré étant autorisé à diviser le bénéfice de l'assurance entre plusieurs bateaux, il est naturel de penser que la retenue au profit des assureurs devait, en pareil cas, subir au prorata la même division ; que s'il en était autrement, il faudrait supposer, d'une part, qu'un sinistre de 10,000 fr. éprouverait une retenue de la même quotité qu'un sinistre de 30,000 fr., d'autre part, que l'assuré serait privé de son recours toutes les fois que le sinistre serait inférieur à 1,500 fr.; qu'en l'absence d'un texte exprès, il n'est pas possible de s'arrêter à de pareilles suppositions ;

« Par ces motifs, etc. ; Lyon, 7 juillet 1854.

(1) Cette annulation de la police remonte à la date de celle-ci et entraîne dès lors la déchéance.

alimentation, l'assuré s'oblige à ne faire, pendant la durée de l'assurance, aucunes expéditions sur les parcours désignés sans les déclarer à la Compagnie. En cas de contravention à cette condition, l'assuré ne peut exercer aucun recours contre la Compagnie pour les sinistres qui surviendraient aux objets non déclarés, et il est tenu de payer, à titre de dommages-intérêts, le triple de la prime qui aurait été perçue pour l'assurance de ces objets.

« Art. 26. — En cas de règlement de perte ou d'avarie, la Compagnie peut déduire de l'indemnité due par elle le montant des primes échues ou à échoir, qui alors doivent être admises comme comptant (1).

« Art. 27. — La Compagnie se réserve le droit d'annuler la police après règlement et paiement d'un sinistre.

« Art. 28. — Toute action en remboursement de pertes, avaries ou frais, est non recevable si elle n'est présentée dans les trois mois à compter du jour du sinistre (2).

« Art. 29. — Il est expressément convenu que l'assuré, pour toutes contestations auxquelles donnerait lieu l'exécution de la présente police, ne pourra assigner la Compagnie, soit par action directe, soit même par action de garantie ou toute autre action indirecte, devant d'autres tribunaux que celui de Paris, siége de la Compagnie, ou

(1) Ces dernières clauses qui paraissent rigoureuses sont cependant licites, et la convention des parties étant leur loi, elles doivent prévaloir.

(2) Cette prescription conventionnelle est nécessaire, car après un certain temps l'expertise du dommage ne serait pas possible.

devant celui........, domicile........ de l'agent signataire de la police (1).

« Art. 30. — Toutes significations, sommations ou assignations pourront être notifiées par la Compagnie aux personnes pour lesquelles l'assuré aura déclaré agir, au domicile dudit assuré ou au domicile par lui élu dans la police. »

Nous n'avons pas l'intention de commenter autrement cette police d'assurance (2) que nous ne l'avons fait dans les notes qui l'accompagnent, et la raison en est que peu de contestations sont déférées aux tribunaux en pareille matière.

Le délaissement est-il applicable aux bateaux à vapeur en rivière? Sur cette question, M. Caumont, v° *Bateaux à vapeur*, n° 54, s'exprime ainsi :

« Il y a lieu de reconnaître le cas d'innavigabilité d'un bateau à vapeur, et, par suite, d'admettre le délaissement de la part de l'assuré, alors qu'il a été déclaré par les experts que, bien qu'il fût rigoureusement possible de réparer le navire, ces réparations ne seraient point efficaces, et que le bateau naufragé ne naviguerait pas comme par le passé, c'est-à dire avec l'ensemble des conditions de durée

---

(1) Nous avons mentionné *suprà* un arrêt qui règle la juridiction, notamment en matière de garantie.

(2) Presque toutes les Compagnies d'assurances à prime contre l'incendie, par une disposition spéciale insérée tout récemment dans leurs statuts, déclarent assurer contre l'explosion des chaudières à vapeur des navires.

et de sécurité qu'il réunissait avant le sinistre. (Paris, 31 décembre 1840; P., 41-1-221; D. P., 41-2-194.) Aucune objection ne peut être faite à cet arrêt s'il a seulement voulu dire que les réparations dont le vapeur était susceptible, auraient été insuffisantes pour que le voyage assuré pût être continué. Il en serait autrement, s'il avait entendu poser en principe que le délaissement à titre d'innavigabilité peut être fait contre le gré de l'assureur, bien que le navire puisse être réparé, du moment que les réparations ne donneraient pas au bateau naufragé les conditions de durée et de sécurité qu'il réunissait avant le sinistre. En effet, pour soustraire l'assureur à l'action en délaissement, il suffit que le bâtiment échoué puisse être réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination. (Code de comm., art. 389.) Dans tous les cas, si l'action en délaissement s'évanouit, celle en avaries conserve toute sa puissance. (*Sic*, Dalloz, n° 2008.) »

En citant *suprà* une police sur la navigation intérieure, nous avons indiqué quels sont les cas de délaissement autorisés par la convention.

137. Dans l'abordage non maritime peut-on assigner à bord?

M. Sibille concède dans l'espèce que l'article 419 (C. de pr. civ.) est applicable à l'abordage non maritime, car les personnes employées au commerce de la navigation intérieure n'ont le plus souvent d'autre domicile que le bateau.

Et Locré (t. II, p. 119) ajoute :

« La disposition de l'article 419 est très-générale; elle valide les significations données sur tels bâtiments nauti-

ques que ce soit et en quelque lieu que se trouve le bâtiment, ce qui ne laissera pas de prévenir des difficultés (1). »

Sur la compétence d'attribution, on connaît la difficulté; elle est double. D'abord, le fait de l'abordage est-il toujours commercial, ou bien l'article 407 attribue-t-il exclusivement la connaissance de l'accident aux tribunaux consulaires ?

Nous avons sur le premier point exposé les décisions qui établissent la divergence existant sur le caractère de l'abordage et qui le fait ressortir des tribunaux civils ou consulaires. Quant au second point, il ne peut être l'objet d'une difficulté si l'abordage non maritime n'est pas régi par le Code de commerce (2).

La compétence territoriale est-elle la même dans les abordages non maritimes que pour les abordages maritimes?

M. Sibille explique, comme nous l'avons dit plus haut, que si le tribunal du lieu du sinistre est celui qui peut être saisi, c'est parce qu'on peut soutenir que le navire doit être assimilé au domicile légal, et qu'ainsi on peut citer le patron devant le tribunal où se trouve le navire.

138. De quelque nature que soit la responsabilité des

(1) Sibille, p. 13.

(2) Si l'action est intentée par un négociant contre un négociant, et lorsque les bateaux naviguent dans l'intérêt commercial des deux propriétaires, les tribunaux de commerce sont compétents pour connaître de l'abordage. (Cass., req., 14 juillet 1852 ; *Gazette des trib.*, 15 juillet 1852.)

Les juges sont souverains appréciateurs des causes de l'abordage. (Cass., req., 14 janvier 1851; *Gazette des trib.*, 15 janvier 1851.)

commissionnaires par eau, ils ne peuvent limiter la perte à 150 fr. (1).

En effet, dit M. Sourdat (t. II, n° 974) : « La loi comprend sous le nom de voituriers par terre et par eau les entrepreneurs de messageries et roulages publics (2), même l'administration des postes, les compagnies de chemins de fer, les commissionnaires de roulage, les entrepreneurs de coches, de bateaux à vapeur, de déménagements, les maîtres de barques, les armateurs et capitaines de navires, les fermiers des bacs, enfin les voituriers particuliers de toute nature (3). » Or, tous ces commissionnaires ne peuvent invoquer une disposition qui ne s'appliquait autrefois qu'aux messageries tenues en monopole par le gouvernement. (*Vide* tome II, chapitre du *Transport par terre.*)

Ainsi l'indemnité de 150 fr., fixée (loi des 23 et 24 juillet 1793) pour une malle perdue, à défaut d'évaluation lors du chargement, n'ayant été introduite qu'en faveur du gouvernement, alors que les messageries étaient en régie nationale, n'est plus applicable aux pertes d'effets de voyageurs; cette restriction, dérogatoire au droit commun, a cessé

(1) Dalloz, n° 356.

(2) Code Napoléon, 1785.

(3) Voy. MM. Curasson, *Compét. des Juges de paix*, t. II, p. 294; Troplong, *Louage*, n° 894; Pardessus, 2-537, 553-3-629. Pour les compagnies de chemins de fer en particulier, voyez la discussion de la loi du 7 juillet 1844, *Moniteur* du 22 mai 1844, et notre tome II; voy. encore trib. de comm. de la Seine, 14 juillet 1843.

depuis la loi du 9 vendémiaire an VI, qui a aboli la régie nationale des messageries, pour en laisser le libre exercice au commerce (1).

Une conséquence de la question qui vient d'être examinée, c'est que les voituriers par terre et par eau, et notamment les entrepreneurs de bateaux à vapeur, sont responsables de la perte des effets des voyageurs lors-même qu'ils délivrent à ceux-ci, contre le paiement de leurs places, des bulletins portant que l'administration ne répond pas des bagages.

Une pareille clause est contraire à l'essence du contrat de louage de service et ne saurait être opposée par l'entrepreneur, surtout lorsqu'elle n'est consentie ni expressément ni tacitement par les voyageurs qui, en recevant leur bulletin, ne sont jamais mis en demeure d'accepter ou de rejeter cette condition toute particulière (2).

---

(1) Alger, 16 décembre 1846; Lehir, 1847, p. 201.

(2) « Notre collaborateur, Mᵉ Saint-Clérault, avocat à la Cour de cassation, dit M. Lehir, 1847, page 201, après avoir cité un arrêt d'Alger du 16 décembre 1846, consulté sur les chances d'un pourvoi contre l'arrêt ci-dessus, nous communique l'extrait suivant de sa consultation :

« Aucune difficulté ne peut s'élever sur la disposition de l'arrêt qui déclare abrogé l'art. 62 de la loi des 23 et 24 juillet 1793. Il est très-certain que cet article, qui fixait à 150 fr. l'indemnité due pour une malle perdue, à défaut d'évaluation lors du chargement, a cessé d'être en vigueur depuis la promulgation de la loi du 9 vendémiaire an VI. Les entrepreneurs de voitures publiques par terre ou par eau sont depuis lors responsables de toute la valeur de l'objet perdu

Mais, à notre avis, nous pensons que la question serait mieux jugée par l'application de l'article 1170 du Code Napoléon, sur les conditions potestatives.

---

par leur faute. La jurisprudence sur ce point ne laisse plus place au doute.

« Je regarde également comme à l'abri de toute contestation la doctrine de l'arrêt sur l'inefficacité de la précaution prise par la Compagnie Bazin et Périer d'insérer dans les bulletins délivrés aux voyageurs la mention que la Compagnie ne répond pas des effets perdus. Cette doctrine est conforme à celle que la Cour de cassation a consacrée, dans un arrêt du 21 janvier 1807 : Les lettres de voiture, a-t-elle dit, souscrites par le seul entrepreneur d'un roulage, ne peuvent valoir comme convention synallagmatique.

« Reste la question de savoir si, par cela que les effets de voyageurs n'ont pas été inscrits sur un registre tenu à cet effet, les entrepreneurs de voitures par terre ou par eau cessent d'en être responsables.

« Il y a sur la question deux arrêts rendus, l'un par la Cour de cassation, le 9 novembre 1829, l'autre par la Cour royale de Toulouse, le 9 juillet de la même année, et qui, si l'on n'y regardait de près, pourraient paraître en opposition avec celui de la Cour d'Alger. Mais à un examen plus attentif, on reconnaît que ces deux arrêts sont intervenus dans des circonstances assez différentes de l'espèce sur laquelle la Cour d'Alger a eu à se prononcer, pour que les mêmes principes n'aient pas dû être appliqués. En 1829, dans l'espèce de l'arrêt de la Cour de cassation et dans celle de l'arrêt de la Cour de Toulouse, il y avait faute, et en quelque sorte fraude, de la part des voyageurs qui avaient soustrait volontairement, celui-ci son sac de nuit, celui-là son porte-manteau, à la formalité de l'enregistrement usitée par les messageries. Dans l'espèce de l'arrêt de la Cour d'Alger, au contraire, rien de pareil n'est allégué contre les voyageurs réclamants, et il est constaté que la Compagnie Bazin et Périer est

Le propriétaire d'un bateau ne répond pas des espèces ou valeurs de portefeuille non déclarées (1).

Le destinataire de marchandises est obligé de les recevoir et de les vérifier d'une manière claire et facile à contrôler pour le batelier; celui-ci peut exiger que les pesées soient uniformes et régulières, et le destinataire qui s'y refuse doit être condamné aux dommages intérêts provenant du retard occasionné par son refus (2).

139. « Un batelier, dit M. Lehir, peut-il exiger le prix de la voiture d'une marchandise perdue, naufragée sur un fleuve ou une rivière, pour cause de force majeure, notamment par suite d'abordage?

« Au cas d'affirmative, la voiture est-elle due proportionnellement jusqu'au lieu du sinistre seulement ou bien en entier jusqu'au lieu de destination?

« La navigation intérieure est-elle régie, relativement à la responsabilité du batelier, par les lois sur les transports par terre ou par les lois sur le commerce maritime? »

Voici comment M. Lehir résout ces questions :

« En général, on regarde les transports par eau, dans

---

dans l'habitude avouée de ne pas tenir registre des bagages à elle confiés par les voyageurs. Cette différence capitale dans les faits devait entraîner une différence dans l'application des règles du droit. »

(1) Trib. de comm. de la Seine, 14 juillet 1843; *Gazette des Tribunaux*, 15 juillet 1843. (*Vide* t. II, du Commissionnaire par terre.)

(2) Douai, 22 février 1844; Lehir, 1844, p. 285.

L'article 108 du Code de commerce est applicable aux capitaines de navires. (Rouen, 31 mai 1825, S., 26-2-259.)

l'intérieur, comme assujettis aux mêmes règles que les transports par terre.

« Quant au paiement du prix de voiture ou du fret, lorsque le voyage est interrompu par un événement de force majeure, on a distingué trois cas :

« 1° Ou le transport est empêché par suite du fait de celui dans l'intérêt duquel il était effectué, et alors celui-ci doit payer le prix du transport ; par exemple, si un navire était saisi en sortant du port, parce que l'expéditeur chargé de remplir certaines formalités s'en serait abstenu (1) ;

« 2° Ou la force majeure tombe sur le voiturier ; alors, le prix ne doit être payé qu'en raison de l'utilité que l'expéditeur retire du voyage ; de telle sorte que si la voiture ou le navire venait à se perdre, l'expéditeur ne tirant aucune utilité du voyage, il ne serait dû aucun prix, et au contraire le nautonier, qui en aurait reçu une partie, serait tenu de rendre ce qu'il aurait reçu (2) ;

« 3° Enfin le troisième cas se réalise quand la force majeure ne frappe ni sur l'une ni sur l'autre des parties. Dans cette hypothèse, s'il n'y a pas eu de voyage commencé, les parties supportent leurs frais respectifs.

Si le départ a eu lieu, et que la voiture arrive à destination où on l'empêchera de se décharger, le voyage sera dû. Il sera encore dû si la force majeure force le voiturier à retourner

(1) Code comm., 294 ; loi 61, § 1, Digeste, *loc. cond.* ; M. Troplong, *Louage*, n° 92.)

(2) Voyez en ce sens Voët, *ad Pandect.*, *loc. cond.*, n° 27 ; Troplong, n° 913.



ou à décharger la marchandise dans un lieu d'entrepôt (1);

« Dans l'espèce posée, la force majeure est tombée sur le batelier ou voiturier, puisqu'il s'agit d'abordage qui a tout détruit; il n'a donc droit à aucun fret. C'est, au reste, l'application de l'article 302 du Code de commerce (2). » Et, pour ce cas comme pour les précédents, c'est la saine doctrine.

Si le prix du transport de céréales par canaux a été convenu avant le décret du 5 septembre 1853 qui a aboli les droits de navigation en faveur du transport des grains, farines, etc., sur les rivières et canaux non concédés, l'exemption créée par ce décret doit profiter au voiturier ou commissionnaire de transport, et non au destinataire de la marchandise (3). »

140. Après avoir examiné les questions qui se rattachent

---

(1) Troplong, du *Louage*, n°s 914 et 915.

(2) Lehir, 1851, 1re partie, p. 337.

Le prix du passage doit être restitué si le voyage est interrompu par un naufrage. (Trib. de comm. du Havre, 9 octobre 1841; *Gaz. des trib.*, 25 octobre 1841.)

(3) Colmar, 27 février 1854. Voici la texte de l'arrêt :

« Considérant que les circonstances dans lesquelles et pour lesquelles le décret du 5 septembre 1853 a été rendu, en révèlent, non moins que les dispositions, l'esprit et le but;

« Qu'en face d'une récolte insuffisante et des éventualités de la disette qui pouvait en être la suite, le Gouvernement à dû s'occuper avant tout d'en prévenir les effets en facilitant les approvisionnements ;

« Qu'avant de chercher à procurer le blé à bon marché ou plutôt

en général à la navigation intérieure, par simples bateaux ou autrement, il n'est pas hors de propos de faire connaître les règles qui gouvernent particulièrement les bateaux à vapeur.

« A une époque de transfiguration comme celle où nous vivons, dit M. Caumont, v° *Bateau à vapeur*, n° 1, dans un siècle où la chimie, la physique et la mécanique mêlent, remuent et agitent l'air, l'eau, le plein, le vide, le magnétisme et l'électricité, on est presque tenté de se demander si la vapeur n'a pas déjà fait son temps, et si surtout l'agent

---

pour arriver à ce résultat, il a dû veiller à ce que le blé ne manquât point ;

« Que le meilleur moyen d'atteindre ce but était de lever tout obstacle à la circulation des céréales, de leur ouvrir la voie de la navigation en franchise de tous droits sur les rivières et canaux, d'admettre à la participation de ces avantages les chargements étrangers, enfin de favoriser les transports, de provoquer une concurrence salutaire, d'assurer l'approvisionnement des marchés, et d'amener ainsi, et par voie de conséquence, la baisse de prix dans les denrées de première nécessité en activant et multipliant les arrivages ;

« Que l'affranchissement des droits de navigation édicté par ce décret est un encouragement donné aux transporteurs, et par conséquent doit leur profiter ;

« Adoptant, au surplus, les motifs des premiers juges.

« Confirme. » Lehir, 1854, p. 200.

Cette question, dit M. Lehir, a quelque analogie avec celle de savoir qui du vendeur à livrer, ou de l'acheteur a dû supporter l'augmentation du droit sur les sels employés à l'industrie, imposée par le décret du 17 mars 1852; voy. arrêt de la Cour de Lyon du 14 mars 1853; Lehir, *Année* 1853, 2-296, et la note *eodem*.

électrique, plus sûr, plus rapide et plus économique, ne l'a pas déjà détrônée. Ainsi marche le progrès! Par la vapeur, les forces matérielles de l'homme se sont multipliées, les distances ont disparu; hommes et choses, tout se meut avec une rapidité de locomotion qui met tous les peuples en contact. Il semble, en vérité, que toutes les nations qui s'agitent sur le globe veulent se fondre en une seule famille! »

Ces paroles de M. Caumont attestent sans doute le service rendu par la vapeur, mais l'agent électrique, tel que nous le connaissons, pourrait-il la remplacer? C'est ce que la science nous dira sans doute un jour; en attendant, il faut reconnaître que la vapeur suffit largement aux besoins du moment, alors surtout que les progrès opérés dans la construction des bateaux imprime à la marche une rapidité nouvelle.

Cela dit, voyons les règles qui régissent les bateaux à vapeur, au point de vue administratif d'abord, suivant l'ordonnance du 17 janvier 1846 qui reproduit certaines dispositions de l'ordonnance du 2 avril 1823, et ensuite au point de vue des tiers.

Un bateau à vapeur ne peut naviguer sans permis de navigation; le propriétaire du bateau doit s'adresser au préfet. Il fait connaître :

1° Le nom du bateau;

2° Ses principales dimensions; son tirant d'eau à vide et à charge *maximum*, exprimés en tonneaux de 1,000 kilogrammes;

3° La force de l'appareil moteur, exprimée en chevaux;

le cheval-vapeur étant la force capable d'élever un poids de 75 kilogrammes à un mètre de hauteur dans une seconde de temps;

4° La pression évaluée en nombre d'atmosphères sur lequel l'appareil fonctionnera;

5° La forme de la chaudière;

6° Le service auquel le bateau est destiné;

7° Le nombre maximum de passagers.

Cette demande, adressée au préfet, est renvoyée à la commission de surveillance (1).

La commission de surveillance visite le navire et dresse procès-verbal de la visite (2).

Le préfet délivre un permis de navigation suivant l'avis de la commission, et il prescrit toutes les mesures d'ordre et de police locale nécessaires.

Si le procès-verbal dressé par la commission de surveillance est contraire au permis de navigation, et que le préfet adopte ce procès-verbal, il notifie sa décision au pro-

---

(1) L'instruction ministérielle, en date du 25 juillet 1843, prescrit des précautions habituelles sur l'emploi des appareils à vapeur placés à bord des bateaux qui naviguent sur les fleuves et rivières.

Le titre III de la loi du 13 juin 1856 concerne la contravention relative aux bateaux à vapeur et aux appareils placés sur ces bateaux. *Vide infrà.*

Si la rupture de la machine d'un bateau à vapeur a lieu par le manque d'eau, par un chauffage trop intense ou par un vice de construction, le propriétaire du navire est responsable. (Lyon, 13 décembre 1854; D. 55-2-86.)

(2) Voyez au surplus l'ordonnance du 17 janvier 1846.

priétaire du bateau, qui a un recours devant le ministre des travaux publics.

Aucun fabricant ne peut livrer une machine à vapeur pour le service de la navigation, si elle n'a subi préalablement des épreuves (1).

Les articles 26 à 37 de l'ordonnance du 17 janvier 1846 indiquent toutes les précautions à prendre pour la construction ou la disposition des machines.

Il doit y avoir à bord de chaque bateau à vapeur un mécanicien.

Le capitaine est encore tenu d'avoir à bord un journal sur lequel il inscrit toutes les circonstances relatives à la marche de l'appareil moteur.

En dehors de la commission de surveillance dont nous avons parlé plus haut, il en existe une autre dans chaque port où la navigation à la vapeur est en usage.

Les préfets de chaque port de commerce exercent une surveillance active sur les bateaux à vapeur pour éviter les accidents auxquels peuvent donner lieu le stationnement, le départ et l'arrivée (2).

---

(1) Voyez art. 15, n° 25 de l'ordonnance précitée.

(2) On peut encore consulter utilement les ordonnances des 22 mai et 24 août 1843, sur la construction des bateaux, la ligne de flottaison, et l'ordonnance du 5 juin 1846.

Voici le texte du titre III de la loi du 13 juin 1856, concernant les contraventions relatives aux bateaux à vapeur et aux appareils à vapeur placés sur ces bateaux. — « Est puni d'une amende de 100 à 2,000 fr. tout propriétaire ou chef d'entreprise qui fait naviguer un bateau à vapeur sans un permis de navigation délivré par l'autorité

Cette surveillance a nécessairement pour but d'éviter les conséquences qui pourraient être le résultat de l'encombrement, et celui qui méconnaîtrait les dispositions prises

---

administrative, conformément aux règlements d'administration publique. (Art. 8.) Le propriétaire ou chef d'entreprise qui continue de faire naviguer un bateau à vapeur dont le permis est suspendu ou retiré, en vertu desdits règlements, encourt une amende de 400 à 4,000 fr., et peut être condamné, en outre, à un emprisonnement d'un mois à un an. (Art. 9.) Est puni d'une amende de 400 à 4,000 fr. tout propriétaire de bateau à vapeur ou chef d'entreprise qui fait usage d'une chaudière non revêtue des timbres constatant qu'elle a été soumise aux épreuves prescrites par les règlements d'administration publique, ou qui, après avoir fait faire à une chaudière ou partie de chaudière des changements ou réparations notables, a fait usage, hors le cas de force majeure, de la chaudière réparée ou modifiée sans qu'elle ait été soumise à la pression d'épreuve correspondante au numéro du timbre dont elle est frappée. (Art. 10.)

« Est puni d'une amende de 200 à 4,000 fr. tout propriétaire de bateau à vapeur ou chef d'entreprise qui, après avoir obtenu un permis de navigation, fait naviguer ce bateau sans se conformer aux prescriptions qui lui ont été imposées en vertu des règlements d'administration publique, en ce qui concerne les appareils de sûreté dont les chaudières doivent être pourvues, l'emplacement des chaudières et machines, et les séparations entre cet emplacement et les salles destinées aux passagers. La même peine est applicable dans le cas où le bateau a continué à naviguer après que les appareils de sûreté ou les dispositions du local ont cessé de satisfaire à ces prescriptions. (Art. 11.) Est puni d'une amende de 200 à 2,000 fr. tout propriétaire de bateau à vapeur ou chef d'entreprise qui confie la conduite du bateau ou de l'appareil moteur à un capitaine ou à un mécanicien non pourvu des certificats de capacité exigés par les règlements d'administration publique. (Art. 12.) Est puni d'une

à cet égard, se rendrait coupable d'une faute, qui en dehors des peines y attachées, le priverait, en cas d'assurance, du

---

amende de 50 à 500 fr. le capitaine d'un bateau à vapeur, si, par suite de sa négligence 1° la pression de la vapeur dans les chaudières est portée au-dessus de la limite fixée par le permis de navigation; 2° si les appareils prescrits soit pour limiter ou indiquer cette pression, soit pour indiquer le niveau de l'eau dans l'intérieur des chaudières, soit pour alimenter l'eau des chaudières, sont faussés ou paralysés. (Art. 13.) Est puni d'une amende de 50 à 500 fr., et, en outre, d'un emprisonnement de trois jours à trois mois, le mécanicien ou chauffeur qui, sans ordre, surcharge les soupapes, fausse ou paralyse les autres appareils de sûreté. Lorsque la surcharge des soupapes a eu lieu, hors du cas de force majeure, par l'ordre du capitaine ou du chef de manœuvre qui le remplace, le capitaine ou le chef de manœuvre qui donne l'ordre est puni d'une amende de 200 à 2,000 fr. et peut être condamné à un emprisonnement de six jours à deux mois. Art. 14.)

« Est puni d'une amende de 25 à 250 francs, et d'un emprisonnement de trois jours à un mois, le mécanicien d'un bateau à vapeur qui laisse descendre l'eau dans la chaudière au niveau des conduits de la flamme et de la fumée. (Art. 15.) Est puni d'une amende de 50 à 500 fr. le capitaine d'un bateau à vapeur qui contrevient aux dispositions des règlements d'administration publique, ou des arrêtés des préfets rendus en vertu de ces règlements, en ce qui concerne : 1° le nombre des passagers qui peuvent être reçus à bord; 2° le nombre et la nature des embarcations, agrès et apparaux dont le bateau doit être pourvu; 3° les prescriptions relatives aux embarquements et débarquements, et celles qui ont pour objet d'éviter les accidents au départ, au passage sous les ponts ou à l'arrivée des bateaux, ou de prévenir les abordages. (Art. 16.) Dans le cas où, par inobservation des règlements, le capitaine d'un bateau à vapeur

bénéfice du contrat, puisque l'accident, loin d'être réputé la suite d'un cas fortuit, pourrait être considéré comme le fait volontaire de l'assuré.

---

heurte, endommage ou met en péril un autre bateau, il est puni d'une amende de 50 à 500 fr., et peut être condamné, en outre, à un emprisonnement de six jours à trois mois. (Art. 17.) Le propriétaire du bateau à vapeur, le chef d'entreprise ou le gérant par les ordres de qui a lieu l'un des faits prévus par les articles 13, 14 et 16 de la présente loi, est passible de peines doubles de celles qui, conformément auxdits articles, sont appliquées à l'auteur de la contravention. (Art. 18.)

« En cas de récidive, l'amende et la durée de l'emprisonnement peuvent être élevées au double du maximum porté dans les articles précédents. Il y a récidive lorsque le contrevenant subit, dans les douze mois qui précèdent, une condamnation en vertu de la présente loi. (Art. 19.) Si les contraventions prévues occasionnent des blessures, la peine est de huit jours à six mois d'emprisonnement et l'amende de 50 à 1,000 francs ; si elles occasionnent la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement est de six mois à cinq ans, et l'amende de 300 à 3,000 francs. (Art. 20.)

« Les contraventions prévues par la présente loi sont constatées par les ingénieurs des mines, les ingénieurs des ponts et chaussées, les gardes-mines, les conducteurs et autres employés des ponts et chaussées et des mines, commissionnés à cet effet, les maires et adjoints, les commissaires de police, et en outre, pour les bateaux à vapeur, les officiers de port, les inspecteurs et gardes de la navigation, les membres des commissions de surveillance instituées en exécution des règlements, et les hommes de l'art qui, dans les ports étrangers, sont, en vertu de l'article 49 de l'ordonnance du 17 janvier 1846, chargés par les consuls ou agents consulaires français de procéder aux visites des bateaux à vapeur. (Art. 21.)

« Les procès-verbaux dressés en exécution de l'article précédent

L'ordonnance du 18 novembre 1837 détermine le jaugeage des bateaux à vapeur (1).

Dans le mesurage des bateaux à vapeur, on déduit l'espace nécessaire à l'emplacement de la machine à vapeur, au magasin du combustible, à celui des agrès, et à celui des employés de l'équipage.

Si, abusivement, on place une partie des marchandises dans la partie de l'espace destiné à la machine ou au combustible, les droits de navigation sont payés sur le tonneau déterminé selon la formule du décret du 12 nivôse an II (2).

On sait que par cette expression, *tonneau*, on entend le tonneau de jaugeage et non le tonneau de marchandise (3).

141. La loi du 25 mars 1817 soumet à l'impôt du dixième

---

sont visés pour timbre et enregistrés en débet. Ceux qui ont été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés doivent, à peine de nullité, être affirmés dans les trois jours devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit, soit de la résidence de l'agent. Lesdits procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire. Les procès-verbaux qui ont été dressés dans les ports étrangers, par les hommes de l'art désignés en l'article 21 ci-dessus, sont enregistrés à la chancellerie du consulat et envoyés en originaux au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, afin que les poursuites soient exercées devant les tribunaux compétents. (Art. 22.) L'article 463 du Code pénal est applicable aux condamnations prononcées en exécution de la présente loi. (Art. 23.) » (Caumont, v° *Bateaux à vapeur*, p. 212.

(1) Voyez aussi ordonn. des 18 août et 12 septembre 1839.

(2) Ordonn. des 8 août 1821, art. 12, et 11 décembre 1822, art. 1.

(3) Poitiers, 1er mars 1839; S. V., 39-2-193.

du prix des places toutes les entreprises de voitures publiques par terre et par eau (1).

Les bâtiments de mer qui naviguent d'un port de mer à un autre port de mer, sont soumis au même impôt, que le trajet ait lieu en totalité ou en partie sur un fleuve (2).

---

(1) Le droit de stationnement pour une gare est dû alors même qu'on alléguerait qu'elle est mal entretenue. (Trib. civ. de la Seine, 22 juillet 1835; *Gazette des trib.*, 23 juillet 1835.)

En matière de droit de navigation, la caution est déchargée, si l'administration a négligé d'exiger le droit au moment où le bateau est arrivé au bureau indiqué dans l'acquit à caution et qu'elle a facilité le départ par l'ouverture des écluses ou donné un nouvel acquit à caution. (Cass. civ., 18 décembre 1844; *Gazette des trib.*, 19 décembre 1844; *contrà*, cass., req., 26 novembre 1843; arg. de l'article 2037 du Code Napoléon; *Gazette des tribunaux*, 29 novembre 1843.

(2) Cass., 24 juillet 1840; S. V., 40-1-855; id. 22 février 1841, P. 41-1-438.

Les bateaux à vapeur de Rouen au Havre, quoique naviguant dans les eaux de la mer, dans la circonscription maritime, et étant par conséquent soumis aux formalités de la navigation maritime, n'en sont pas moins assujettis, dès lors que leur navigation est intérieure et qu'ils transportent des voyageurs d'une ville du royaume à une autre, à l'impôt du dixième du prix des places et du transport des marchandises établi par la loi du 9 vendémiaire an VI, art. 68, et par celle du 25 mars 1817, art. 112[1]. (Lehir, 1843, p. 15).

L'expression de *voitures d'eau*, employée par ces lois, s'applique

[1] On disait à l'appui des prétentions de la régie, que le mot *voiture* est générique; que les expressions *terre* et *eau* comprennent toutes les routes possibles si l'on en excepte celles qui sont suivies par les aérostats; ce qui avait été reconnu par un arrêt de cassation, chambre criminelle, du 1er août 1833; Dalloz, 33-1-328; qu'il n'y avait pas à re-

Dès lors, toute Compagnie de bateaux à vapeur, soumise à l'impôt du dixième, doit soumettre à la régie ses livres (1).

Le Conseil de préfecture est chargé de la répression des contraventions aux lois de la navigation ou à ses arrêtés, qui intéressent la sûreté des communications (2). (Arrêté du 24 juin 1777.)

à tout moyen de transport par eau, quelle que soit sa construction ou le moteur qui l'anime, et quelle que soit la nature de la voie qu'il parcourt. (Cass., 14 nov. 1842; voy. Cass., 8 déc. 1854; *Gaz. des trib.*, 9 déc. 1854; art. 112, loi 17 mars 1817; voy. aussi loi de 1836; Rennes, ch. corr., 5 juill. 1854; *Gaz. trib.*, 9 déc. 1854; *contrà*, si les bateaux à vapeur ne font qu'une partie du trajet en rivière; Cass., chambre crim., 1er décembre 1838; S. V., 39-1-440; voyez, dans le même sens, trib. de comm. de Nantes, 22 décembre 1837; Caen, 17 mai 1838; Rennes, 24 février 1839; Rouen, 8 octobre 1838; *Gazette des Tribunaux*, 15 octobre 1838. Voyez, sur la même question, Beaussant, t. I, p. 521 et suiv.)

Le décret spécial du 4 mars 1808 et l'article 23 de la loi du 7 juillet 1836 assujettissent les bateaux à quille, pontés ou non pontés, qui naviguent dans la Gironde, venant de la mer ou y allant, à un droit proportionnel et annuel; ils ne peuvent être assimilés aux bateaux naviguant intérieurement. (Cas. ch. crim., 13 juillet 1848, *Gaz. des trib.*, 14 juillet 1848.)

(1) Décret du 14 fruct. an XII, art. 3, 4 et 6; loi du 28 avril 1816, art. 242, 25 mars 1815; Cass., 14 janvier 1845, P. 45-1-148; ordonnance du 8 août 1821; id. 11 décembre 1822, art. 3.

(2) Voyez Cass., 5 janvier 1839, P. 39-1-250; Conseil d'État, 15

---

chercher si les bateaux du Havre à Rouen naviguaient dans les eaux d'un fleuve ou dans les eaux de la mer, mais bien s'ils sortaient du territoire français; que la navigation *maritime*, à quelques autres droits ou formalités qu'elle donne lieu, ne saurait être exempte de l'impôt du dixième, du moment où elle est *intérieure*. (Note de M. Lehir.)

L'autorité administrative a seule, au contraire, le droit de faire des règlements pour la sûreté des personnes (1).

Si un bateau a échoué, le marinier doit, dans l'intérêt de la navigation, pourvoir à l'enlèvement des débris (2).

On ne doit pas, au surplus, jeter dans la rivière les résidus du charbon de terre du fourneau de la machine (3).

On ne peut rendre le capitaine d'un bateau à vapeur responsable du dommage causé par l'agitation que le mouvement des roues a produit sur les eaux à l'entrée du port, si d'ailleurs son bateau tenait le milieu de la passe, et si aucun règlement de police intérieure du port ne lui interdisait de faire fonctionner, en entrant, sa machine.

Cela est vrai, surtout si le bateau à vapeur n'avait devant lui aucun obstacle et s'il était, au contraire, suivi à peu de distance par un autre bateau à vapeur auquel il fallait laisser la place libre.

Spécialement, si le déplacement et l'agitation ainsi produits dans les eaux du port ont fait sombrer un accon chargé de marchandises, placé près d'un navire en dé-

---

août 1839; 30 août 1847, D. P., 40-3-68; Cass., 5 janvier 1839, D. P., 39-1-209; lois des 9 fructidor an X, et 23 mars 1842.

(1) Cass., 26 février 1841, D. P., 42-2-114.

(2) Arrêt du Conseil d'Etat de 1777; voyez aussi, Conseil d'Etat, 1er décembre 1852; D. P., 54-3-21.

(3) Ordonn. du Conseil d'Etat, 25 janvier 1838.

Les mariniers qui dirigent dans les passages difficiles les bateaux, sont imposés à la patente des chefs de ponts et pertuis. (Conseil d'Etat, 19 juillet 1854; voyez aussi Cass., 12 mai 1830; S. V. 30-1-327.

chargement, à la quarantaine du port, que le capitaine du bateau à vapeur ne pouvait voir, et sans que l'eau ait été jetée directement dans l'accon par les palettes des roues, les dommages résultant de cet accident doivent être attribués non à la faute de ce capitaine de bateau à vapeur, mais à un cas fortuit.

Dans les mêmes circonstances, le capitaine du navire en déchargement est également affranchi de la responsabilité du dommage, si l'accon rangé le long de son bord était placé d'une manière ordinaire, et si, de plus, les règlements du port l'obligeaient à décharger à la chaîne de quarantaine et de se servir des accons employés à cet usage, quoique la forme de ces accons ne fût pas sans inconvénients.

L'acconnier est également exempt de toute responsabilité, si, au moment de l'accident, l'accon chargé n'était pas sous sa garde, et s'il n'est pas justifié qu'il fût en retard d'aller le retirer.

En conséquence, la perte des marchandises submergées, ainsi que les frais et dépens qui ont été la suite de cet accident, doivent demeurer à la charge des propriétaires de la marchandise (1).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 1843; Extrait des *Annales de M.* Lehir, 1843, p. 367.

Le propriétaire du bateau à vapeur est responsable du préjudice qu'il a causé par une mauvaise manœuvre à un bateau de bains. (Trib. de simple police, Paris, 10ᵉ arrondiss.) 4 octobre 1855; *Gazette des trib.*, 6 octobre 1855.

Les pilotes sont obligatoires, mais ils ne peuvent rien demander

Le propriétaire d'un navire est civilement responsable des fautes du capitaine et de celles des gens de l'équipage (1).

Le mécanicien et le chauffeur d'un bateau à vapeur sont soumis, comme les autres gens de l'équipage, à l'autorité du capitaine (2).

Une Cour, malgré le certificat de visite délivré par l'autorité administrative, peut signaler l'insuffisance du diamètre des soupapes comme l'une des causes de l'accident (3).

Le constructeur d'un bateau à vapeur, actionné pour vice de construction, ne peut élever une fin de non-recevoir à l'action dirigée contre lui en prétendant que le bateau a été reçu sans protestation ni réserve, et il en doit être ainsi, alors surtout qu'ultérieurement à la réception, le constructeur a consenti à faire des réparations (4).

---

au navire. (Trib. de comm. de Rouen, 2 septembre 1849; *Gazette des trib.*, 26 septembre 1849).

(1) Code de comm., art. 216, 225; Code Nap., art. 1384; ordon. du 17 janvier 1846, art. 38, 39, 40. (*Vide suprà*, n° 133.)

(2) Cass., 29 mars 1854; *Journal de Marseille*, 54-1-116; voyez ordonn. du 17 janvier 1846, art. 38, 39, 40.

(3) Cass., 29 mars 1854, *Journal de Marseille*, 54-1-116.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 9 novembre 1854; *Journal de Marseille*, 54-1-314.

Le vendeur d'un bateau à vapeur, alors surtout qu'il en est aussi le constructeur, est tenu de la garantie du vice caché qui résulte de la faiblesse des chaudières de ce bateau, nonobstant l'apposition sur ces chaudières d'un timbre qui constaterait qu'elles ont la force stipulée par le contrat; ce timbre ne constitue qu'une présomption qui peut être détruite par la preuve contraire, et l'acheteur n'est pas

142. Le retard dans la délivrance d'un navire (1) ne peut donner lieu à des dommages-intérêts, que s'il y a eu sommation, même en présence d'une clause pénale stipulée (2).

---

déchu des droits de faire cette preuve, par cela seul que, sous la foi du timbre, il a reçu l'appareil sans demander immédiatement une vérification nouvelle. (Cass., 29 août 1857; *Droit*, 21 août 1857.)

(1) On a jugé que l'article 273 du Code de commerce ne s'applique pas à la navigation intérieure, et que ce n'est que si le prix de la location ne s'élève pas au-dessus de 150 fr. qu'il peut être prouvé par témoins. (Bruxelles, 26 octobre et 16 novembre 1816; D. A.; t. IX, p. 957.)

Nous ferons à cet égard une observation qui se trouve déjà dans le corps de notre ouvrage; nous croyons que la preuve testimoniale est généralement autorisée entre commerçants (arg. de l'art. 109 du Code de commerce.)

(2) Trib. de comm. de Marseille, 9 novembre 1854; *Journal de Marseille*, 54-1-314; art. 1230 et 1137 du Code Napol. combinés.

« Dans une convention relative à la construction d'un navire à vapeur, la stipulation d'une clause pénale, subordonnée à un terme fixe, ne peut recevoir son exécution par la force même de la stipulation; une mise en demeure est nécessaire pour faire courir l'indemnité. C'est ce qui résulte formellement, à nos yeux, de la combinaison des articles 1230 et 1137 du Code Napoléon. Cette interprétation résulte également de l'opinion des auteurs, et de l'esprit de la loi qui a posé un principe contraire à celui de la loi romaine: *Dies interpellat pro homine;* en attribuant au fait de l'homme ce que la loi romaine faisait résulter de l'échéance du terme. Dans l'esprit du législateur, le silence de la part de celui en faveur duquel la clause pénale est stipulée, est la preuve que le retard n'a pas pour lui un résultat dommageable; et qu'elle n'a été insérée dans l'acte que comme une clause comminatoire, et non

Si les connaissements des marchandises chargées sur un bateau à vapeur sont remis tardivement au chargeur au lieu de l'arrivée, il lui est dû des dommages-intérêts pour le préjudice que lui fait éprouver ce retard (1).

Les articles 105 et suivants du Code de commerce sont applicables au transport par eau.

L'affréteur d'un navire à vapeur, pour un temps déterminé, ne peut congédier le capitaine et désarmer le navire (2).

Si un passager, embarqué sur un bateau à vapeur, est forcé de rentrer au port de relâche par toute circonstance indépendante du capitaine et du navire, il doit être assimilé à celui qui retire sa marchandise pendant le voyage, et en conséquence il doit le fret entier (3).

---

comme équivalent d'une indemnité pour un dommage à souffrir. (*Sic.*, Cass., 3 décembre 1834; Duranton, t. II, n[os] 351 *et seq.*; Toullier, t. VI, n° 244.) Il faut, pour qu'il en soit autrement, qu'il y ait dérogation formelle à la loi, par une convention particulière et précise constituant le débiteur en demeure, sans qu'il soit besoin d'acte, et par la seule échéance du terme. Alors, c'est comme s'il était stipulé que l'échéance du terme donne lieu de plein droit à la pénalité fixée. Dans ce cas, la clause pénale n'a rien de comminatoire, elle opère de plein droit, et la maxime des jurisconsultes de Rome : *Dies interpellat pro homine*, reprend exceptionnellement tout son empire. » (Caumont, v° *Bateaux à vapeur*, n° 50.)

(1) Trib. de comm. de Marseille, 21 janvier 1852; *Journal de Marseille*, 52-1-81.

(2) Cass., 6 avril 1852; *Journal de Marseille*, 52-2-18.

(3) Code de comm., art. 293; trib. de comm. de Marseille, 9 décembre 1847; *Journal de Marseille*, 49-1-73. Trib. de commerce

Mais le voyageur, qui n'a pu finir son voyage par suite du mauvais état du navire, pourra réclamer le prix du passage. (*Vide suprà* p. 484, *in notis*) (1).

Une Compagnie qui a annoncé par la voie des journaux le départ régulier et le transport des marchandises, moyennant un tarif fixé d'avance, ne peut ensuite, sans justifier des motifs de sa conduite, donner une préférence arbitraire aux chargeurs à bord (2).

143. L'entreprise de transport de personnes ou de marchandises par bateaux à vapeur est essentiellement un acte de commerce.

Les entrepreneurs de bateaux et paquebots à vapeur pour le transport des voyageurs sont rangés par la loi du 25 avril 1844 dans la classe des patentables.

Il en est ainsi alors même que les bateliers ou voituriers

---

de Marseille, 20 septembre 1852; *Gazette des trib.*, 16 février 1853.

(1) Trib. de comm. de Marseille, 9 décembre 1847; *Journal de Marseille*, 49-1-73.

(2) Casaregis, Disc. 109, n°s 6 et 10; Merlin, Rep., v° *Voiture;* Pardessus, t. III, n° 537; Troplong, *du Louage;* n° 895; Massé, t. IV, n° 29; Aix, 8 février, 1853; D. P., 55-1-329.

D'après l'usage suivi à l'égard des paquebots à vapeur qui font le service de Marseille à Alger, à défaut de réclamation des colis transportés, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée, par le consignataire désigné au connaissement, les colis peuvent être déposés dans les magasins de la douane, et ce dépôt affranchit soit le capitaine, soit l'armateur du paquebot, de toute responsabilité à raison des colis déposés. (Trib. de comm. de Marseille, 4 décembre 1845.) Lehir, 1846, p) 479.

emploient pour le transport, des bateaux ou voitures qu'ils ont loués pour en sous-louer l'usage (1).

Les contestations entre un chauffeur mécanicien d'un bateau remorqueur et le maître du bateau, sont de la compétence des tribunaux de commerce et non du conseil des prudhommes (2).

Le tribunal doit, d'office, suppléer le moyen d'incompétence (3), et, si la cause est en état, les juges consulaires peuvent évoquer et statuer sur le fond. (Code de proc., art. 473.)

144. Le document qui suit est le projet de règlement en voie d'examen sur la navigation intérieure.

TITRE PREMIER.

CONDITIONS A REMPLIR POUR NAVIGUER.

« Article premier. — *Dimensions des bateaux, trains ou radeaux.* — Aucun bateau, train ou radeau circulant sur le canal ne devra excéder les dimensions (4) suivantes,

---

(1) Bordeaux, 31 août 1851; Aix, 6 août 1829; Cass., req., 27 novembre 1850; *Gazette des Tribunaux*, 28 novembre 1850.

(2) Loi du 18 mars 1806; trib. de comm. de la Seine, 27 juillet 1852; *Journal des trib. de comm.*, t. I, n° 308.

(3) Loi du 18 mars 1806, art. 6.

Les accidents résultant de l'emploi des machines à vapeur emportent la responsabilité du propriétaire à l'égard des marins si l'explosion a lieu par manque d'eau, un chauffage trop violent ou un vice de construction. (Lyon, 12 décembre 1854; D. 55-2-86.)

(4) La longueur des bateaux, trains ou radeaux devra, en général, être fixée de telle sorte que, dans les écluses, ils laissent 0m,30 de



qui seront mesurées de dehors en dehors y compris le chargement, et sans aucune tolérance.

« Trains ou radeaux. Longueur. . . Largeur. . .

« Bateaux. . . . . . Longueur. . . Largeur. . .

« L'enfoncement du bateau au-dessous du plan de flottaison ne devra jamais dépasser (1)....., toute tolérance comprise. Néanmoins, dans des cas exceptionnels, et notamment pendant les sécheresses, cet enfoncement pourra être réduit par un arrêté du préfet. Avis sera donné de cette réduction par voie de publication et d'affiche, et les bateaux circulant sur le canal devront dès lors être allégés de telle sorte que leur tirant d'eau n'excède pas la profondeur ainsi fixée.

« La hauteur du bord au-dessus du plan de flottaison sera au moins de 0m,10 pour les bateaux pontés, et de 0m,20 pour les autres.

« La hauteur du bateau, chargement compris, au-dessus du plan de flottaison, n'excédera pas (2) de..... à.....

---

jeu tant du côté du mur de chute que du côté des portes d'aval, dans toutes les positions qu'elles occupent pendant leur mouvement. La largeur des bateaux doit être moindre de 0m,20 que celle des écluses; mais cette différence sera portée à 0m,40 pour les trains ou radeaux, qui sont plus difficiles à mesurer exactement à cause de leur irrégularité. — Toutefois ces règles ne sont pas absolues, et l'on devra tenir compte du matériel existant et des usages locaux.

(1) Cet enfoncement doit être inférieur de 0m,15 à la profondeur d'eau sur le fond normal du canal.

(2) Les hauteurs à indiquer dans cet article seront déterminées

« Toutes les fois qu'un bateau, train ou radeau ne satisfera pas aux conditions prescrites par le présent article, le conducteur pourra être tenu de l'arrêter au point qui sera désigné par les agents de la navigation, et il ne pourra le remettre en marche qu'après s'être mis en règle.

« Art. 2. — *Devises.* — Les bateaux porteront à la poupe leur dénomination, le nom et le domicile du propriétaire.

« Les trains ou radeaux porteront aussi sur une planche le nom et le domicile du propriétaire.

« Les inscriptions seront apparentes, en toutes lettres, et en caractères ayant au moins huit centimètres de hauteur.

« Art. 3. — *Personnel ; agrès.* — Chaque bateau, train ou radeau aura un marinier au moins à bord.

« Il devra en outre être muni de tous ses agrès en bon état, et notamment de plusieurs ancres ou de piquets d'amarre, et des cordages nécessaires.

« Art. 4. — *Vérification de l'état des bateaux.* — Les conducteurs de bateaux devront les soumettre tous les ans... au moins, et plus souvent s'ils en sont requis, à une vérification ayant pour objet de constater qu'ils sont en état de naviguer. Cette vérification sera faite par les agents et dans les ports désignés à cet effet.

« En cas d'urgence, la vérification des bateaux en

---

d'après la forme et les dimensions des ponts à traverser, et pourront dès lors varier sur un même canal suivant le parcours des bateaux.



marche pourra être faite sur un point quelconque du canal par l'ingénieur ou par un agent qu'il déléguera spécialement à cet effet.

« Tout bateau reconnu en mauvais état sera retenu et ne pourra se remettre en marche qu'après avoir été convenablement réparé.

« Art. 5. — *Pièces dont tout batelier doit être muni.* — Tout conducteur de bateau, train ou radeau doit être muni d'une lettre de voiture en bonne forme, et d'un laissez-passer délivré par le receveur du bureau où il aura acquitté les droits de navigation.

« Tout conducteur de bateau doit être en outre porteur d'un certificat délivré par l'un des agents commis à la vérification dont il est parlé à l'article précédent, et constatant que son bateau est en état de naviguer.

« Ces pièces seront représentées à toute réquisition des agents de l'administration, qui pourront y consigner leurs observations.

« Art. 6. — *Conditions que doivent remplir les bateaux naviguant de nuit.* — Tout bateau naviguant de nuit aura deux mariniers au moins à bord.

« Il sera éclairé par un fanal fixe à l'avant, dont la lumière s'étende au-delà des chevaux de halage.

« Les mariniers allumeront en outre, lorsqu'ils en seront requis, un fanal portatif et même deux au passage des écluses.

« Les bateaux arrêtés seront aussi éclairés pendant la nuit par un fanal, sur la réquisition des agents du canal, lorsque cette mesure sera jugée nécessaire pour prévenir des accidents.

« Art. 7. — *Conduite des chevaux de halage.* — Les chevaux de halage seront toujours conduits par un charretier, qui, s'il n'est pas à cheval, devra se tenir à la tête du premier cheval.

« Art. 8. — *Marche simultanée des bateaux.* — Les bateaux ne pourront marcher en convois ; ils ne seront ni accouplés ni remorqués.

« On pourra néanmoins en attacher deux l'un à la suite de l'autre, quand il sera possible de le faire sans augmenter le nombre de chevaux habituellement employés à la traction d'un seul bateau.

TITRE II.

CLASSEMENT DES BATEAUX ; BATEAUX A VAPEUR ; SERVICE RÉGULIER ET SERVICE ORDINAIRE ; TRÉMATAGE ET PRIORITÉ DE PASSAGE AUX ÉCLUSES ET PONTS MOBILES ; HALAGE.

« Article premier. — *Classement des bateaux.* — Les bateaux sont divisés en cinq classes, savoir : 1re *classe*, bateaux mus par la vapeur.

« 2e *classe*, bateaux halés par des chevaux marchant au trot avec relais.

« 3e *classe*, bateaux halés par des chevaux marchant au pas avec relais.

« 4e *classe*, bateaux halés par des chevaux sans relais.

« 5e *classe*, bateaux halés par des hommes et radeaux halés soit par des chevaux, soit par des hommes.

« Art. 2. — *Bateaux à vapeur.* — Les bateaux à vapeur ne pourront être établis qu'en vertu d'une autorisa-

tion de M. le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et sous les conditions qu'elle aura déterminées. L'acte d'autorisation indiquera notamment le système des appareils propulseurs et la vitesse maximum.

« Les ingénieurs et autres agents du service de la navigation, munis à cet effet d'une autorisation spéciale, pourront monter à bord des bateaux à vapeur pour constater leur vitesse et l'effet que leur marche produit sur les berges.

« Art. 3. — *Service régulier et service ordinaire.* — Dans les trois premières classes, la navigation est régulière ou ordinaire.

« On entend par navigation régulière celle des bateaux qui partent et arrivent à jour fixe et ne s'arrêtent entre les points extrêmes qu'à des ports déterminés.

« La navigation ordinaire comprend les autres bateaux et les trains ou radeaux.

« Art. 4. — *Service régulier.* — Les services réguliers ne pourront être établis qu'en vertu d'une autorisation de l'administration, et conformément aux conditions qu'elle aura prescrites.

« La demande d'autorisation devra indiquer le nombre de bateaux qu'on se propose d'employer, les lieux et jours de départ et d'arrivée, le mode de traction et les principaux points de stationnement.

« L'autorisation sera accordée par le préfet, quand les points de départ et d'arrivée seront compris dans un même département, et par le ministre, quand ces points extrêmes seront dans des départements différents.

« Art. 5. — Les bateaux du service régulier de pre-

mière et de deuxième classe porteront à l'avant, en caractères apparents, les mots : *Service régulier accéléré.*

« Ils auront au moins deux mariniers à bord.

« Ils arboreront une flamme rouge.

« Ils seront en outre munis d'une cloche qu'ils devront faire sonner cinq cents mètres avant d'arriver aux écluses et aux ponts mobiles.

« Art. 6. — Les bateaux du service régulier de troisième classe porteront à l'avant, en caractères apparents, les mots : *Service régulier non accéléré.*

« Ils arboreront une flamme bleue.

« Art. 7. — Lorsqu'un entrepreneur de service régulier aura été condamné deux fois dans le délai d'un an pour infraction aux conditions de l'autorisation qu'il aura obtenue, cette autorisation pourra lui être retirée.

« Art. 8. — *Service ordinaire.* — Il est défendu aux bateaux qui n'appartiennent pas au service régulier de porter tout ou partie des signes distinctifs de ce service.

« Art. 9. — *Trématage et priorité de passage aux écluses et ponts mobiles.* — Les numéros des classes des bateaux règlent l'ordre d'exercice du droit de trématage et du droit de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles.

« A égalité de classe, ce double droit est encore exercé dans l'ordre suivant :

« Les bateaux affectés au service de voyageurs ;

« Les bateaux chargés pour le service de l'État et des travaux de la navigation ;

« Les bateaux du service régulier portant des marchandises ;

« Les bateaux chargés de blé, farine, sucre, poisson frais, sel et chaux vive.

« Des arrêtés spéciaux, pris par les préfets dans chaque département, pourront, dans des circonstances exceptionnelles, et pour un temps déterminé, donner aux bateaux chargés de certains objets ou marchandises, et notamment de blés et farines, le droit de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles sur tous les autres bateaux, quelle que soit la classe à laquelle ils appartiennent.

« En cas de contestation sur l'application des dispositions du présent article, les conducteurs de bateaux seront tenus de se conformer aux ordres de l'éclusier ou de tout autre agent du canal pour la priorité du passage.

« Art. 10. — *Halage.* — Tout bateau chargé de cent tonneaux et au-dessus doit être halé par deux chevaux au moins.

« Les bateaux d'un tonnage inférieur pourront ne prendre qu'un cheval.

« Art. 11. — Quand les bateaux marchant avec relais auront leurs relais à bord, le nombre des chevaux embarqués devra être au moins égal à celui des chevaux à terre.

TITRE III.

BATEAUX, TRAINS OU RADEAUX EN MARCHE; PASSAGE AUX ÉCLUSES ET PONTS MOBILES.

« Article premier. — *Navigation de jour et de nuit.* — La navigation du canal et le passage aux écluses auront lieu librement le jour et la nuit.

« Les ingénieurs peuvent néanmoins interdire la navigation de nuit à l'époque des gelées et des débâcles, et dans le cas où des avaries survenues soit aux digues, soit aux ouvrages d'art, feraient craindre quelque danger.

« Les ingénieurs peuvent aussi rendre la navigation de nuit obligatoire pour tous les bateaux sans distinction, lorsque ces bateaux encombrent les biefs, notamment aux approches et à la suite des chômages.

« Art. 2. — *Interruption de la navigation.* — Hors les cas de force majeure, la navigation ne pourra être suspendue que par un acte administratif qui fixera l'époque et la durée des chômages.

« Pendant les chômages, les bateaux pourront circuler à leurs risques et périls dans les parties du canal qui seront restées en eau.

« Art. 3. — *Rencontre des bateaux, trains ou radeaux.* — Tout bateau, train ou radeau allant dans un sens doit la moitié de la voie d'eau à tout bateau, train ou radeau allant dans un sens contraire.

« Quand les bateaux qui se rencontrent sont l'un chargé, l'autre vide, le bateau vide se range du côté opposé au halage.

« Si les bateaux qui se rencontrent sont tous deux chargés ou vides, le bateau montant se tient du côté du halage.

« Art. 4. — Dans le trématage, la bateau qui cède le passage doit se ranger du côté opposé au halage et lâcher son trait.

« Art. 5. — Lorsqu'un bateau, train ou radeau se pré-

sentera dans une partie du canal qui n'a pas une largeur suffisante pour le croisement de deux bateaux, et dans laquelle un autre équipage se trouvera déjà engagé, il sera tenu de s'arrêter et de se ranger pour laisser passer ce dernier.

« Des poteaux indicateurs feront connaître les limites entre lesquelles le croisement des bateaux ne peut avoir lieu.

« Art. 6. — Tout bateau qui s'arrête à une autre heure que celle des repas doit laisser passer ceux qui le rejoignent jusqu'à ce qu'il se remette lui-même en marche, et alors il reprend les droits de sa classe.

« Art. 7. — *Passage aux écluses et ponts mobiles.* — Les éclusiers et pontonniers refuseront le passage des écluses et ponts mobiles aux bateaux, trains et radeaux pour lesquels il ne leur serait pas représenté de laissez-passer délivré ou visé par le receveur du bureau de la navigation le plus voisin. Ils pourront d'ailleurs s'assurer d'une manière sommaire que ces laissez-passer sont en rapport avec les chargements. En cas de désaccord, ils le constateront par écrit sur le laissez-passer, afin que la fraude puisse être réprimée ou l'erreur corrigée au premier bureau de perception.

« Art. 8. — Avant d'accorder le passage de nuit aux écluses et ponts mobiles, les éclusiers et pontonniers devront s'assurer que les bateaux remplissent les conditions prescrites par l'article 6 du titre Ier, et qu'ils doivent continuer leur route.

« Art. 9 — Sauf les exceptions détaillées à l'article 9 du

titre II, les bateaux, trains ou radeaux marchant dans le même sens passeront les écluses et les ponts mobiles dans l'ordre de leur arrivée.

« Art. 10. — Tout bateau, train ou radeau qui, arrivé près d'une écluse, ne pourrait passer immédiatement devra s'arrêter pour attendre son tour avant le poteau indicateur indiquant la limite du stationnement.

« Art. 11. — Tout bateau, train ou radeau qui, arrivé près d'une écluse, aurait refusé de se faire écluser, ne pourra s'opposer à ce qu'un autre bateau, train ou radeau passe avant lui.

« Art. 12. — On profitera, autant que possible, de la même éclusée pour faire passer deux bateaux marchant en sens contraire. Les mariniers seront tenus d'exécuter les manœuvres prescrites dans ce but par les éclusiers.

« Art. 13. — Aux approches des écluses, ponts et ouvrages d'art, le mouvement des bateaux sera réglé de manière à prévenir tout choc.

« Les bateaux seront solidement amarrés à chaque extrémité pendant qu'on les éclusera ; on les fera ensuite sortir avec précaution ; en aucun cas on ne les attachera aux portes.

« Chaque bateau sera muni de perches pour parer les les chocs contre les bajoyers et les portes, et pour aider à la sortie des écluses.

« Les patrons et mariniers devront d'ailleurs se conformer ponctuellement à tous les ordres qui leur seront donnés par l'éclusier pour les précautions à prendre lors des manœuvres relatives à l'éclusage.

« Art. 14. — Les bateaux, trains ou radeaux ne peuvent rester dans l'écluse que le temps strictement nécessaire pour la manœuvre.

« Art. 15. — L'éclusier a seul le droit de manœuvrer les ventelles et les portes d'écluse. Toutefois, il peut être aidé par les mariniers, qui doivent, dans ce cas, se conformer à ses ordres.

Le titre IV est relatif au passage des souterrains. Nous n'en faisons pas mention à cause de son peu d'importance en ce qui touche spécialement la navigation intérieure.

TITRE V.

STATIONNEMENT DES BATEAUX; EMBARQUEMENT, DÉBARQUEMENT ET ENTREPÔT DES MARCHANDISES; MESURES D'ORDRE DANS LES PORTS PUBLICS ET PRIVÉS; RÉPARATION DES BATEAUX; GARAGE.

Article premier. — *Stationnement des bateaux.* — Les bateaux peuvent stationner dans les ports et dans les parties du canal désignées par les ingénieurs.

« Le stationnement est, dans tous les cas, interdit :

« 1° Sur tous les points où le croisement des bateaux ne peut s'opérer ;

« 2° A moins de. . . . . en amont et en aval des écluses.

« Art. 2. — Les bateaux qui stationnent dans les biefs se placent sur un seul rang, du côté opposé au halage.

« Art. 3. — Tout bateau en stationnement sera amarré à ses deux extrémités.

« Il devra être gardé de jour et de nuit.

« ART. 4. — *Embarquement, débarquement et entrepôt des marchandises.* — Il est défendu de charger, décharger et déposer des marchandises ailleurs que dans les ports, à moins d'une permission de l'ingénieur, s'il s'agit d'un seul bateau, ou d'une autorisation du préfet, s'il s'agit de chargements ou déchargements qui doivent avoir une certaine durée ou une certaine continuité.

« ART. 5. — *Mesures d'ordre dans les ports publics et privés.* — Lorsque les ports publics ou privés sont du côté du halage, les bateaux ne peuvent y rester que pendant le temps strictement nécessaire pour leur chargement ou leur déchargement.

« Aussitôt que ces opérations sont achevées, ou pendant les interruptions qu'elles peuvent subir, les bateaux doivent s'amarrer du côté opposé.

« ART. 6. — Les mariniers, dans les ports publics, se conformeront au règlement particulier de chaque port.

« Il est d'ailleurs prescrit d'une manière générale :

« 1° D'enlever les gouvernails et de les mettre dans les bateaux ou le long du bord ;

« 2° De ranger les marchandises à terre de manière qu'elles occupent le moins d'espace possible ;

« 3° De réserver sur le bord du canal un chemin de quatre mètres au moins du côté du halage, et un chemin de deux mètres au moins du côté opposé ;

« 4° De laisser libres les chemins de service réservés sur chaque port, suivant les indications données par les ingénieurs ou par les inspecteurs et gardes-ports.

« Art. 7. — Les bateaux en chargement ou en déchargement seront placés à quai, dans les ports publics, de préférence à tous autres.

« Art. 8. — Il ne peut être déposé dans les ports publics que des marchandises arrivées par eau ou destinées à être embarquées.

« Art. 9. — *Bateaux en réparation.* — Les bateaux à réparer devront être placés sur des cales de radoub.

« Les propriétaires des bateaux pourront néanmoins, quand les circonstances l'exigeront, obtenir des ingénieurs la faculté de réparer leurs bateaux sur d'autres points qui leur seront désignés.

« Art. 10. — *Garage.* — Les bateaux sans emploi ou qui attendront leur chargement seront garés dans les lieux désignés par les ingénieurs.

« Les propriétaires de ces bateaux seront tenus de faire connaître à l'éclusier le nom et la demeure des personnes à qui la garde en sera confiée.

TITRE VI.

INTERDICTIONS ET PRESCRIPTIONS ; AUTORISATIONS ; DISPOSITIONS DIVERSES.

« Article premier. — *Interdictions.* — Il est défendu :

« 1° De *jeter* ou *déposer* dans le canal ou sur les dépendances des *immondices, pierres, graviers, bois, pailles, ou fumiers, ni rien qui puisse en embarrasser et atterrir le lit; d'y planter aucuns pieux ; d'y mettre rouir du chanvre ou du lin ; comme aussi d'extraire des pierres, terres, sables,*

et autres matériaux plus près des bords que douze mètres (art. 4 de l'arrêt du 24 juin 1777) ;

« 2° De détériorer soit les *digues* et *ouvrages d'art*, soit les plantations ou récoltes (art. 11 de l'arrêt du 24 juin 1777) ;

« 3° De suivre avec des bestiaux ou des chevaux, autres que ceux employés au halage, les levées du canal ou des rigoles, et autres parties des francs-bords qui ne sont pas grevées de servitudes de passage ;

« 4° D'y laisser pâturer les chevaux ou toute autre espèce de bétail ;

« 5° D'y chasser ;

« 6° D'y pêcher autrement qu'à la ligne volante.

« Art. 2. Il est défendu aux *mariniers* et autres :

« 1° *D'embarrasser les ports et gares qui leur sont affectés, de laisser vaguer les soupentes de leurs traits de bateaux, de garer leurs bateaux ou radeaux du côté du halage* (art. 8 de l'arrêt du 24 juin 1777) ;

« 2° D'amarrer les bateaux, trains ou radeaux sur les banquettes plus près de l'arête du canal que trois mètres ;

« 3° D'attacher aucun cordage aux arbres plantés sur les banquettes ou les francs-bords, et de tenir les cordages élevés au-dessus des banquettes de manière à gêner ou intercepter le passage ;

« 4° De se servir de harpons, gaffes, bâtons ferrés et autres engins en usage sur les rivières, qui pourraient endommager les maçonneries, portes d'écluses et autres ouvrages d'art.

« Art. 3. — *Prescriptions*. — Les *riverains*, *mariniers*

ou autres devront faire enlever, dans le plus bref délai possible, *les pierres, terres, bois, pieux, débris de bateaux et autres empêchements étant de leur fait ou à leur charge* dans le lit du canal ou sur les bords. Faute de quoi, il y sera pourvu à leur frais, sans préjudice de l'amende encourue pour la contravention (art. 3 de l'arrêt du 24 juin 1777).

« Art. 4. — *Autorisations.* — Dans les traverses des villes, bourgs et villages, et dans les ports publics, nul ne pourra réparer les constructions sises le long ou joignant le canal, ou en élever de nouvelles, qu'après y avoir été autorisé, et en se conformant aux alignements qui lui seront donnés par l'Administration.

« Art. 5. — Tout propriétaire qui, en dehors des villes, bourgs et villages et des ports publics, voudra élever des constructions ou faire des plantations sur ses terrains le long du canal, ne pourra commencer lesdites constructions ou plantations avant que, sur sa demande, le préfet ait fait reconnaître et tracer contradictoirement la limite du domaine public.

« Aucune plantation ne pourra, d'ailleurs, conformément à l'article 67 du Code Napoléon, être faite qu'à une distance de deux mètres de la ligne séparative du domaine public et des propriétés particulières pour les arbres à haute tige, et à la distance d'un demi-mètre pour les autres arbres et les haies vives.

« Art. 6. — Nul ne peut circuler soit à cheval, soit en voiture, sur les digues du canal qu'en vertu d'une autorisation du préfet, qui ne pourra être accordée que dans l'intérêt d'un service public.

Art. 7. — Ne pourront être établis qu'en vertu d'une autorisation, toujours révocable, de l'Administration, et sous les conditions qu'elle aura déterminées : 1° Les ouvertures ou sorties sur les digues et francs-bords du canal ou des rigoles ;

« 2° Les lavoirs ou abreuvoirs ;

« 3° Les prises d'eau sur le canal ;

« 4° Les égouts dirigés vers le canal ;

« 5° Les ports privés ;

« 6° Les grues, chèvres et autres appareils pour l'embarquement et le débarquement des marchandises ;

« 7° Et tous autres ouvrages qui s'étendraient sur le domaine du canal.

« Art. 8. — Les particuliers peuvent, sur le rapport des ingénieurs et l'administration des contributions indirectes entendue, obtenir l'autorisation, sous des conditions déterminées, d'avoir des barques pour leur usage et pour l'exploitation de leurs propriétés. Mais il leur est interdit, sous les peines de droit, d'appliquer ces barques au transport des passagers d'une rive à l'autre, avec ou sans rétribution.

« Ces barques devront d'ailleurs être toujours garées de manière à ne gêner ni la navigation ni le halage.

« Art. 9. — Toutes avaries faites aux ouvrages d'art, toutes dégradations des digues et talus seront réparées aux frais de l'auteur des dites avaries ou dégradations.

« Art. 10. — Lorsqu'un bateau, train ou radeau vient à couler à fond, le propriétaire ou patron est tenu de faire, dans le délai qui lui est prescrit par l'agent du canal le plus

voisin, les dispositions nécessaires pour le retirer ou remettre à flot.

« Faute par lui d'avoir satisfait à cette obligation dans le délai fixé, il y sera pourvu à ses frais par l'agent du canal. Ce dernier fera d'ailleurs prévenir sur-le-champ l'ingénieur, et constatera dans un procès-verbal la cause du naufrage, le retard qui en sera résulté pour la navigation, et les dépenses qui auraient pu être faites d'office.

« Art. 11. — Tout bateau, train ou radeau abandonné, ou amarré du côté du halage sans patron ni gardien, sera conduit, par les soins du premier agent de la navigation qui en constatera l'abandon, dans un lieu où il ne gêne pas la navigation.

« Cet agent dressera procès-verbal et préposera un homme à la garde du dit bateau, train ou radeau.

« Les dépenses faites par application du présent article seront à la charge du propriétaire.

— Le titre VII du règlement précité est relatif aux procès-verbaux de contraventions et délits, aux juridictions, exécutions d'office et cautions.

APPENDICE[1].

DE LA VENTE MARITIME.

USAGES DES DIVERSES PLACES; POLICES D'ASSURANCES.

§ 1. — DE LA VENTE MARITIME.

Sommaire.

1. Nature des marchés à livrer; marché définitif; marché ferme.
2. Transbordement de la marchandise; navire remplacé ou péri.
3. Dommages-intérêts pour défaut de livraison; cas de résiliation; espèces diverses.

1. L'importance de la vente maritime, qui est devenue plus active par suite de l'étendue du transport maritime, nous fait un devoir d'en exposer les principales notions.

La vente maritime est la convention par laquelle le vendeur d'une chose, dont il attend l'expédition par la voie de mer, s'oblige à livrer cette chose dans un lieu convenu, à l'heureuse arrivée.

Les ventes à livrer sont valables ; l'usage du commerce les autorise. Ainsi, l'intention que l'une des parties aurait eue de jouer ne vicierait pas le contrat. Mais il y

(1) Nous croyons devoir placer ici, comme se rattachant plus particulièrement au transport maritime, quelques notions sur la vente, et sur les usages maritimes. Nous indiquerons aussi quelques formules de police d'assurances.

aurait convention illicite si l'intention commune des deux parties était le jeu (1).

Les différentes difficultés que fait naître la vente maritime consistent dans l'examen de cette question : Le vendeur a-t-il entendu s'engager dans un marché définitif (2)?

Si le marché est définitif, il faut encore rechercher si les parties ont voulu s'engager dans un marché ferme, car encore bien que tout marché ferme soit nécessairement défi-

---

(1) Bordeaux, 16 février 1853 ; Code Nap., art. 1696 ; Aix, 12 novembre 1856 ; trib. de comm. de Marseille, 22 décembre 1856 ; *J. M.*, 1856, 1-323.

S'il ne suffit pas, pour qu'il y ait lieu à annuler un marché à livrer, par application de l'article 1965 du Code Napoléon, que la partie qui oppose l'exception de jeu établisse qu'elle n'a pas eu l'intention de traiter sérieusement, cette annulation doit être prononcée lorsqu'il résulte de l'ensemble des faits au milieu desquels l'affaire s'est conclue, que la partie, qui prétend avoir fait un traité sérieux, a dû avoir l'assurance que son contractant ne traitait pas en vue d'une exécution réelle du marché [1].

Celui qui a accepté cession, à forfait et sans garantie, d'un marché à livrer qu'il savait couvrir une opération de jeu, est sans action contre son cédant pour obtenir la répétition du prix de la cession, lorsque, sur l'exception du débiteur cédé, le marché a été annulé par application de l'article 1965 du Code Napoléon [2].

(2) Voyez Delamarre et Lepoitvin, t. IV, p. 38.

[1] Sur l'application de l'article 1965 du Code Napoléon, voyez *J. M.*, 34-1-195-323 et 32-1-326 et la note.

[2] Sur les effets de l'annulation d'un marché à livrer relativement à la cession qui en a été consentie, voyez un arrêt de Lyon du 31 décembre 1832 (*J. P.*, t. XXV, p. 1715.) Dans l'espèce de cet arrêt, la cession avait été faite sans garantie.

nitif, tout marché définitif n'est pas ferme nécessairement.

L'obligation dans le marché ferme est plus étendue que dans le marché simplement définitif.

La vente commerciale et la vente en droit civil ont, au surplus, leurs points de contact. Ainsi, sont généralement applicables à la vente maritime les articles du Code Napoléon, 1134, 1135, 1147, 1148, 1156, 1158 à 1162, 1184, 1302, 1602, 1603, 1611 (1).

Mais si les conventions légalement formées tiennent lieu de loi aux parties contractantes, on comprend qu'elles doivent se prêter à diverses stipulations; ce sont celles-ci qui ont donné naissance aux nombreuses questions soulevées par la vente maritime.

La convention des parties est donc la règle du juge; en outre, il est de principe que quiconque n'exclut pas l'usage est reputé s'y être soumis volontairement.

Ces principes étant posés, nous devons rechercher quels sont les caractères d'un marché définitif. (Voyez p. 537.)

Dans la vente maritime, le marché devient définitif à l'instant même de la désignation du navire qui est de l'essence du contrat (2); le vendeur se charge, le cas fortuit excepté, de toutes les éventualités qui empêcheraient le na-

---

(1) Voyez cependant Delamarre et Lepoitvin, t. III, p. 153, 157.

(2) Dans les ventes à livrer par navire à désigner, le délai accordé au vendeur pour faire la désignation constitue un terme fatal et de rigueur, passé lequel l'acheteur est en droit de demander la résiliation de la vente.

Le vendeur ne saurait être recevable à faire la désignation du navire le lendemain de l'expiration du délai convenu, même quand le

vire d'arriver au lieu et dans le temps convenu, et, à défaut de convention, dans le temps nécessaire au voyage (1).

---

dernier jour du délai se serait trouvé être un dimanche. La désignation du navire n'a pas besoin d'être signifiée à l'acheteur ; elle peut lui être transmise par une simple lettre. (Trib. de comm. de Marseille, 5 mars 1857 ; *J. M.*, 37-2-66.)

(1) Rouen (1[re] ch.), 21 février 1854 ; *J. M.*, 37-2-64.)

Sur les marchés définitifs et fermes, voy. Delamarre et Lepoitvin, t. III, p. 89, 90, 94, 108, 109, 136, 138, 190.

« Quand donc le marché est-il définitif ou le devient-il ?

Pour que le marché soit définitif dès le principe, il ne suffit pas que le contrat désigne le navire. Il faut deux choses en outre : premièrement, que les expressions dont le vendeur s'est servi, soient propres à faire croire à l'acheteur qu'il doit compter sur une livraison certaine, à moins qu'un cas fortuit n'empêche le navire d'arriver à la destination convenue ; en second lieu, qu'aucune stipulation de part ni d'autre ne vienne altérer ou modifier le sens naturel de ces mêmes expressions. (Delamarre et Lepoitvin, t. III, p. 94.)

« En résultat net : le marché définitif est celui qui désigne le navire, et par lequel le vendeur promet en des termes d'où l'acheteur doit conclure qu'il peut compter, sauf le cas fortuit qui empêcherait l'arrivée du vaisseau, sur une livraison certaine de la marchandise achetée, et au jour convenu. » (Delamarre et Lepoitvin, t. III, p. 99.)

Et plus loin, MM. Delamarre et Lepoitvin ajoutent, en parlant du marché ferme : « En vente maritime, le marché ferme, proprement dit, est celui qui, contracté sous la clause *marché ferme*, désigne le navire, ou qui, sans en désigner aucun d'une manière spéciale, désigne seulement l'endroit ou la contrée, d'où un navire quelconque devra, dans un temps déterminé, apporter au lieu convenu la marchandise vendue à livrer. Le vendeur se charge alors de tous les cas fortuits retardant l'arrivée de la marchandise. » (Delamarre et Lepoitvin, t. II, p. 105.

A cet égard, on ne peut s'empêcher de reconnaître que les usages des places ont une grande valeur. Sur la place du Havre, par exemple, le marché est définitif quand la nature et la quantité des marchandises sont clairement précisées, et sans qu'aucun doute soit exprimé sur le chargement.

Au Havre, le marché est sous condition suspensive, si le vendeur stipule la clause en usage pour les affaires incertaines, de *tout* et *autant* que la marchandise vendue se trouvera à bord du navire désigné.

Il faut d'ailleurs, dans la vente, que le navire qui doit apporter les marchandises soit indiqué comme étant attendu du port où il aurait chargé, au port où intervient le contrat (1).

2. Ainsi, dans la vente maritime, l'acheteur ne subit que les chances de la navigation. Mais si la marchandise arrive sur un navire remplaçant celui qui a péri, le marché doit recevoir exécution, car par la livraison convenue à l'heureuse arrivée, les parties n'entendent pas que le transbordement forcé rompra la convention (2).

Ce point de droit étant constant, l'innavigabilité du navire ne porte aucune atteinte au contrat, si la marchandise est arrivée par suite d'un transbordement forcé, et il en doit être ainsi alors même qu'il aurait été stipulé que la marchandise attendue par un navire désigné serait livrable sous la tente du navire et au poids de douane (3).

---

(1) Voyez Caumont, v° *Vente maritime*, n° 6.

(2) Voyez Caumont, v° *Vente maritime*, n°s 12, 13.

(3) Trib. de comm. du Havre, 28 juin 1842 ; Aix, 18 décembre 1854 ; trib. de comm. de Bordeaux, 7 juin 1850 ; *J. M.*, 28-2-13 ;

Il suffit, au surplus, que la marchandise, dans l'espèce, soit celle chargée sur le navire désigné au contrat ; le vendeur ne peut donc rompre le marché, et l'acheteur peut exiger la livraison de la marchandise.

Ainsi, en matière de vente d'huiles de baleine à l'heureuse arrivée d'un navire parti pour la pêche, les huiles qui, dans le cours de la pêche, ont été volontairement transbordées et sont heureusement arrivées au port de destination, doivent être appliquées jusqu'à due concurrence au marché à livrer intervenu entre les parties.

Pour qu'il en fût autrement, il faudrait que le vendeur eût stipulé dans le marché qu'il se réservait, vis-à-vis de son acheteur, d'user de la faculté de transborder, accordée aux armateurs baleiniers par la loi du 22 juillet 1851 (1).

L'acheteur, au surplus, d'une marchandise à livrer en transbordement, ne peut exciper, pour refuser la marchandise offerte, de ce que, postérieurement à la remise qui lui a été faite d'un ordre de livraison sur le navire

---

trib. de comm. de Rouen, 21 octobre 1853 ; *J. M.*, 33-2-126 ; id., 16 septembre 1845 ; *J. M.*, 25-2-145 ; trib. de comm. de Marseille, 25 avril 1855 ; *J. M.*, 1855, 1-154 ; trib. de comm. de Bordeaux, 7 juin 1850 ; *J. M.*, 29-2-134 ; trib. de comm. de Rouen, 21 octobre 1853 ; *J. M.*, 32-2-123 ; trib. de comm. de Marseille, 27 janvier 1857 ; *J. M.*, 57-1-23.

Mais *vide contrà* trib. de comm. de Marseille, 11 juillet, 11 septembre 1838 ; *J. M.*, 17-1-312-313 ; trib. de comm. de Marseille, 10 février 1840 ; *J. M.*, 19-1-342.

(1) Trib. de comm. du Havre, 28 juillet 1856 ; *J. M.*, 57-2-18.

porteur de cette marchandise, le vendeur l'a fait transborder du navire indiqué sur un autre navire servant d'allége. Ce fait du vendeur, s'il peut donner lieu à des dommages-intérêts au profit de l'acheteur, dans le cas où celui-ci en éprouverait un préjudice, ne peut, absolument et en lui-même, être considéré comme portant atteinte au droit que l'acheteur a acquis sur la marchandise par la remise qui lui a été faite de l'ordre de livraison, et comme étant de nature à autoriser un refus de réception (1).

Lorsque les contractants, au lieu de stipuler, comme dans le cas précédent, sur des marchandises déjà mises à bord, traitent sur des marchandises à charger sur un navire arrivé au port d'embarquement ou en cours de voyage, l'acheteur subit les chances de la navigation avant comme après le chargement. Mais si le navire qui devait charger la marchandise, a péri, le vendeur ne peut imposer un nouveau navire (2).

« D'après la nature du contrat, dit avec raison M. Caumont, dans l'espèce, la marchandise ne pouvait être apportée que par le navire qui a péri ; c'est absolument en ce qui touche l'exécution du marché, comme si elle avait péri elle-même ; il y a lieu, dès lors, à l'application des articles 1147, 1148, 1184 et 1302 du Code Napoléon » (3).

3. Si la vente est faite sur un navire à charger, la désignation est, on le sait, une condition substantielle de la

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 27 avril 1857 ; *J. M.*, 57-1-142.
(2) Paris, 23 novembre 1854 ; *J. M.*, 55-2-146.
(3) Caumont, v° *Vente maritime*, n° 8.

vente, et faute de cette désignation on peut, après mise en demeure, et le marché étant devenu ferme, poursuivre la résolution de la vente avec dommages-intérêts qui, alors, consistent dans la différence entre le prix convenu et le cours de la marchandise au jour où le navire aurait dû être désigné (1), ou la production du connaissement opérée.

A un autre point de vue, ces dommages-intérêts peuvent, quoiqu'il n'y ait pas demande en justice à cette date, remonter au jour où le vendeur, en laissant supposer qu'il exécuterait la convention, a mis l'acheteur dans l'impossibilité d'agir.

Tel serait le cas aussi où le vendeur ne satisfait qu'à une partie de son obligation, en désignant un navire où l'acheteur ne doit trouver qu'une partie de la marchandise (2).

Mais, en cas de vente à livrer, si l'acheteur, après avoir mis le vendeur en demeure d'effectuer la livraison, et l'avoir, à défaut, cité à fin de remplacement, lui a fait signifier, plus tard, une nouvelle mise en demeure avec assignation à fin de résiliation, les dommages-intérêts, qui sont accordés comme conséquence de la résolution de la vente, doivent

---

(1) Aix, 30 mars 1855; *J. M.*, 55-1-209; Delamarre et Lepoitvin, t. III, p. 106.

Les dommages-intérêts peuvent consister dans la différence entre le prix convenu et le cours de la marchandise, mais au jour auquel l'acheteur usant de la faculté de prorogation qui lui était réservée, a reporté l'échéance de la livraison. (Aix, *loco citato*; id. 20 juin 1855; *J. M.*, 55-1-217.)

(2) Trib. de comm. de Marseille, 9 janvier 1855; *J. M.*, 55-1-145.

être réglés sur le cours du jour de la dernière demande, et non sur celui du jour de la demande antérieure à fin de remplacement (1).

Lorsque la résolution de la vente est prononcée contre le vendeur, pour défaut de la livraison de la marchandise vendue, c'est le cours du jour où il a été mis en demeure d'effectuer la livraison, et non celui du jour antérieur où elle était devenue exigible, qui doit servir de base pour la fixation de la différence ou des dommages-intérêts à accorder à l'acheteur (2).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 24 avril 1857; *J. M.*, 57-1-140. Un jugement du 26 octobre 1855 (*J. M.*, t. 33-1-342), appliquant le même principe au profit du vendeur, a décidé que l'acheteur qui, après avoir demandé le remplacement, opte, en définitive, pour la résiliation, ne peut se prévaloir, pour faire régler la différence au cours, de la première mise en demeure qu'il avait fait signifier à fin de remplacement.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 9 mars 1857; *J. M.*, 57-1-73. La jurisprudence du tribunal a varié sur cette question. Dans le sens du jugement indiqué *suprà*, voyez *J. M.*, 54-1-175; et un arrêt de Bordeaux; *J. M.*, 1847, 2-134. — En sens contraire, *J. M.*, 54-1-136, 55-1-82.

Le motif principal sur lequel s'appuie le tribunal pour décider que la différence à payer par le vendeur, en cas de résolution de la vente prononcée au profit de l'acheteur, doit être calculée d'après le cours du jour de la mise en demeure, c'est que jusqu'à cette mise en demeure et nonobstant l'expiration du terme convenu pour la livraison, le vendeur est recevable à offrir la marchandise. C'est là un principe que le tribunal avait déjà consacré dans divers jugements. Voy. *J. M.*, 54-1-142 et 55-1-363.

Le vendeur, au surplus, ne pourrait s'opposer au chargement des marchandises à livrer à l'arrivée d'un ou plusieurs navires, car alors la vente serait entachée d'une condition potestative. (Art. 1170, C. Nap.; V. p. 531, 533).

La désignation que le vendeur doit faire du navire ne doit pas, au surplus, être fictive, et le vendeur ne peut contraindre l'acheteur à n'accepter qu'une partie de marchandises si le navire désigné ne les porte pas toutes.

Le motif de la nécessité de la désignation est d'empêcher le vendeur de se procurer la marchandise transportée par un navire quelconque, et au prix courant, si telle est la convention.

La force majeure rompt sans doute le marché, mais ce cas ne doit pas être le cas imprévu. Il faut donc que le cas fortuit soit celui : *Cui resisti non potest* (1).

On ne pourrait réputer cas de force majeure, la prohibition temporaire de la sortie des marchandises d'un pays, car à l'époque du marché on pouvait prévoir cette prohibition, la difficulté de se procurer la marchandise et au besoin stipuler la résolution pour ce cas fortuit.

Dans le cas de vente de marchandises à livrer à l'heureuse arrivée d'un navire désigné, avec indication de l'époque de cette arrivée et faculté pour le vendeur d'annuler la vente si le navire se perd en se rendant au port de

---

(1) Aix, 20 juin 1855; *J. M.*, 55-1-217.

Le vendeur est obligé de délivrer à l'acheteur la marchandise sauvée sur le navire qui a péri. (Trib. de comm. de Marseille, 27 janvier 1857; *J. M.*, 57-1-23; *J. H.*, 57-2-84.)

charge, aussi bien que de ce port à celui de destination, et encore s'il ne trouve pas de marchandise au port de charge, l'acheteur qui a ainsi assumé les risques, soit de la perte du navire, soit de l'impossibilité de charger, court également ceux qui peuvent retarder le chargement du navire après son arrivée sur les lieux, et empêcher, dès lors, le marché de sortir à effet, en temps utile.—En conséquence, s'il est établi que les retards éprouvés par le navire ont eu pour cause des accidents imprévus et non des faits imputables au vendeur, le marché doit être résilié sans dommages-intérêts (1).

Ainsi, dans les divers cas précités, le vendeur est délié de toute obligation (2).

On sait aussi que l'acheteur, dans certaines circonstances, est dégagé de la convention lorsque, par exemple, toute la marchandise promise sur le navire désigné n'arrive pas (3). Il est encore d'autres cas où l'acheteur peut rompre le contrat. Nous allons les énumérer.

On ne peut, par exemple, opposer à l'acheteur qu'il s'est livré d'une partie de la marchandise, si on lui a remis un ordre de livraison pour toute la quantité vendue, ce qui devait faire supposer qu'elle se trouvait à bord (4). (Voyez p. 535, 540.)

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 6 avril 1857; *J. M.*, 57-1-132.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 29 octobre 1854; *J. M.*, 55-1-321.

(3) Voy. trib. de comm. de Marseille, 16 mars 1855; *J. M.*, 55-1-158; id., 1er avril 1857, *J. M.*, 57-1-93; *vide infrà* les motifs de ce jugement; id., 29 octobre 1854; *J. M.*, 55-1-32.]

(4) En matière de vente à livrer à l'heureuse arrivée d'un na-

Le vendeur doit donc à l'acheteur toutes les marchandises promises ; si même un vendeur a promis de livrer jusqu'à

---

vire à désigner, la désignation d'un navire qui, lors de son arrivée, est reconnu ne pas porter toute la quantité de marchandise vendue, est une désignation insuffisante qui, tout aussi bien que le défaut de désignation, donne à l'acheteur le droit de demander la résiliation de la vente et le paiement de la différence entre le prix convenu et le cours de la marchandise au jour fixé pour la désignation.

Le vendeur n'est pas admissible, en pareil cas, à prendre pour base de la différence par lui due le cours de la marchandise au jour de l'arrivée du navire désigné.

Encore bien qu'à l'arrivée du navire, l'acheteur, à qui le vendeur avait remis un ordre de livraison tracé pour la quantité vendue, et qui devait penser que cette quantité se trouvait tout entière à bord, ait reçu la marchandise dont le navire était porteur, il n'en est pas moins en droit de réclamer, pour la quantité restant due, l'application des principes ci-dessus posés.

Dans ce sens, voy. *J. M.*, 55-1-98 et 56-1-287. — En sens contraire, jugement du 2 septembre 1847, rendu entre les sieurs J. Luce et Jacques aîné Chighizola et Cᵉ, dont nous extrayons les motifs suivants :

« Attendu que dans l'appréciation des dommages-intérêts qui peuvent être dus à l'acheteur, il faut distinguer le cas où le vendeur n'a pas fait de désignation dans le délai convenu, de celui où la désignation faite n'est seulement qu'irrégulière et incomplète ;

« Qu'en effet, dans le premier cas, la désignation étant une des conditions substantielles du contrat, son manque a pour résultat de rendre le marché ferme à l'époque où la désignation aurait dû être faite, et donne le droit à l'acheteur de demander la différence entre le prix convenu et celui de la marchandise au jour fixé pour la désignation ; tandis que dans le second cas, la désignation ayant été faite en temps utile et l'acheteur pouvant, à l'arrivée du navire, de-

une époque déterminée toutes les marchandises d'une certaine provenance qui lui seraient adressées, il peut être contraint à livrer celles qui auraient pu être chargées avant le délai fixé, s'il n'y avait pas eu négligence d'expédition par ses propres agents (1).

On a jugé, en effet, avec beaucoup de raison, que le vendeur ne peut refuser d'effectuer le chargement qu'il a promis (2). (Voy. p. 528.)

Lorsque la vente à livrer a lieu en vue de la prochaine arrivée d'un navire dénommé effectuant son retour, la vente est caduque si à ce moment le navire n'était pas encore parti (3).

Dans l'espèce, en effet, la stipulation porte à la fois sur le navire désigné et sur son retour.

---

mander sa mise en possession de la quantité de marchandise qui se trouve à bord, son droit se borne à demander, pour le surplus, la différence entre le prix convenu et celui de l'époque de l'arrivée.

« Que dans l'espèce, l'on doit d'autant plus adopter cette base que Jacques aîné, Chighizola et C[e] (acheteurs), ont déjà reçu ou fait recevoir la moitié de la quantité que devait apporter le navire *Armonia.* » (Trib. de comm. de Marseille, 1[er] avril 1857 ; *J. M.*, 57-1-63.)

(1) Trib. de comm. du Havre, 8 juin 1857 ; *J. H.*, 57-1-115.

(2) Aix, 22 novembre 1856 ; *J. M.*, 57-1-107 ; Rouen, 24 juin 1854 ; *J. H.*, 55-1-31.

(3) Code Nap., art. 1109, 1110, 1162, 1602 ; trib. de comm. du Havre, 11 septembre 1843 ; trib. de comm. de Marseille, 4 juin 1856 ; *J. M.*, 56-1-97 ; id., 15 octobre 1856 ; *J. M.*, 56-1-287 ; id., 1[er] avril 1857 ; *J. M.*, 57-1-93 ; jugement déjà cité ; mais voyez trib. de comm. de Marseille, 2 mai 1855 ; *J. M.*, 55-1-183.

Le vendeur d'une marchandise à livrer dans un délai déterminé, satisfait suffisamment à son obligation lorsqu'il remet à son acheteur, avant l'expiration du terme, un ordre de livraison, bien qu'il ne reste plus assez de temps pour que la livraison effective puisse avoir lieu dans le délai.

Par exemple, la remise d'un ordre de livraison faite par le vendeur à l'acheteur, dans la soirée du dernier jour du délai, est une exécution suffisante du marché ; et dès lors la demande en résiliation formée par l'acheteur, pour défaut de livraison dans le temps convenu, doit être repoussée (1).

Lorsque, dans un marché à livrer, il a été convenu qu'il serait facultatif à l'acheteur de recevoir la marchandise à l'entrepôt de la douane, cette stipulation donne à l'acheteur le droit de recevoir, à son choix, soit à l'entrepôt réel, soit à l'entrepôt fictif spécial. Dès lors, si le vendeur fait la livraison de la marchandise à l'entrepôt fictif spécial, sans avoir consulté son acheteur, dont la volonté eût été de recevoir à l'entrepôt réel, ce dernier est en droit de faire résilier le marché (2).

En principe, lorsque dans une vente à livrer le prix de la marchandise a été convenu à la consommation, avec faculté pour l'acheteur de recevoir à l'entrepôt sous déduction des droits de douane, et que la réception a effectivement lieu à l'entrepôt, les droits à déduire sont ceux qui

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 9 juillet 1857 ; *J. M.*, 57-1-225.
(2) Trib. de comm. de Marseille, 4 août 1857 ; *J. M.*, 57-1-242.

se trouvent établis au jour de la livraison, de sorte que l'abaissement survenu dans les droits, du jour de la vente au jour de la livraison, doit profiter au vendeur.

Mais il doit en être autrement là où, entre l'arrivée du navire désigné comme porteur de la marchandise vendue et le jour fixé pour l'application des nouveaux droits réduits, il restait un temps suffisant pour que la marchandise pût être livrée, et où le vendeur a par son fait retardé cette livraison, quoique sommé par l'acheteur de l'effectuer immédiatement à l'entrepôt. En pareil cas, l'acheteur est fondé à réclamer la déduction des droits anciens sous l'empire desquels auraient pu avoir lieu, sans la résistance du vendeur, la livraison et le transfert en douane de la marchandise (1).

Si une vente porte, soit sur une quantité de 4 à 500 kilos, soit sur tout ce qui se trouvera à bord du navire, le vendeur doit tout livrer, même si la quantité à bord du navire excède 500 kilos. La convention, dans l'espèce, avait en effet pour but seulement d'établir une limite au-dessous de laquelle on ne pouvait vendre (2). (Voy. p. 531.)

Si la vente a été faite avec l'indication d'un maximum et d'un minimum, les dommages-intérêts pour défaut de livraison ne peuvent porter que sur le minimum (3).

Celui qui s'est obligé à livrer une quantité détermi-

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 15 septembre 1857; *J. M.*, 57-1-253.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 2 octobre 1855; *J. M.*, 55-1-309.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 1855; *J. M.*, 55-1-145.

née par ces mots : *environ*, doit toute la quantité déterminée, et à défaut, des dommages-intérêts (1).

Si le vendeur d'une marchandise à livrer à l'heureuse arrivée du navire a stipulé que les navires devaient être partis du port à une époque déterminée, le départ du navire à une date antérieure dégage l'acheteur, mais celui-ci ne peut faire condamner en même temps le vendeur à des dommages-intérêts (2).

L'obligation prise par le vendeur de désigner le navire dans un délai fixé est remplie si le navire a été désigné dans ce délai, et l'on ne pourrait faire rompre le contrat par le motif que le navire n'était chargé, ni sous charge. Ainsi l'a jugé le tribunal de commerce de Marseille, 9 mai 1855 ; *Journal de Marseille*, 55-1-183.

S'il est vrai que la marchandise périt pour le compte de l'acheteur lorsque la vente a été faite à livrer par navire désigné, et que la désignation a été faite en temps utile,

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 13 janvier 1854; *Journal de Marseille*, 54-1-25 ; Rouen, 21 février 1855 ; *J. M.*, 55-2-54.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 13 juin 1855 ; id., 4 juin 1856 ; *J. M.*, 56-1-97 ; id., 15 octobre 1856 ; *J. M.*, 56-1-287 ; id., 1er avril 1857, *J. M.*, 57-1-93.

Si la désignation du navire a été faite avec erreur, la nature du contrat n'est pas changée ; l'époque de la livraison par le navire, prévue par les parties subsiste, et alors, faute de livraison, les dommages-intérêts doivent être calculés entre le prix convenu et le cours de la marchandise au jour où serait probablement arrivé le navire désigné. (Aix, 14 juin 1855 ; trib. de comm. de Marseille, 29 août 1855 ; *J. M.*, 55-1-251.

l'acheteur ne doit cependant que la quantité qui lui est livrée, et sous la bonification qui lui est due; le vendeur n'est tenu alors que de justifier qu'il a chargé la marchandise suivant les quantités et qualités convenues (1).

Dans le cas de vente d'une quantité déterminée de blé, livrable du bord en une seule livraison, lorsque le vendeur ayant remis à l'acheteur une ordre de livraison sur un navire pour toute la quantité vendue, ce dernier n'a trouvé à bord qu'une partie de cette quantité et en a pris réception, cette exécution de la part de l'acheteur ne peut être considérée comme emportant une modification des accords et autorisant une seconde livraison partielle. — En conséquence, le vendeur ne peut contraindre l'acheteur à recevoir le solde de la quantité vendue, au moyen d'un ordre de livraison sur un autre navire (2). (Voy. p. 536.)

Le vendeur d'une marchandise avec la clause *disponible à bord*, qui laisse passer les jours de staries sans livrer, et qui a été mis en demeure, ne peut contraindre l'acheteur à l'exécution du marché (3).

En effet, la clause *disponible à bord* indique qu'au moment de la vente l'acheteur peut réclamer la livraison immédiate, de même qu'il peut être forcé à recevoir sans délai (4).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 19 septembre 1855; *J. M.*, 55-1-333; id., 24 août 1855; *J. M.*, 55-1-266.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 18 mars 1857; *J. M.*, 57-1-85.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 20 mars 1857; *J. M.*, 57-2-91.

(4) Caumont, v° *Vente maritime*, n° 41.

D'autre part, la résolution est acquise de plein droit au vendeur si l'acheteur ne se présente pas pour prendre livraison avant la fin du chargement (1).

L'acheteur qui, sur la sommation faite par le vendeur, le dernier jour du délai fixé pour la livraison, de venir recevoir la marchandise, se présente le même jour au lieu indiqué et fait constater qu'il ne s'y trouve pas toute la quantité exigible, mais une partie seulement, a, dès lors et par ce fait, le droit de demander et de faire prononcer contre son vendeur la résiliation de la vente pour défaut de livraison. Il y a surtout lieu de le décider ainsi, lorsque, postérieurement à la sommation de recevoir signifiée à l'acheteur et au refus de celui-ci de prendre livraison de la partie trouvée au lieu indiqué, le vendeur a disposé de la marchandise qu'il avait présentée à l'acheteur (2).

---

(1) Code Nap., art. 1657; trib. de comm. de Marseille, 23 mars 1857; *J. M.*, 26-1-169.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 20 novembre 1856; *J. M.*, 57-1-7.

« Dans l'espèce, le vendeur, L. Sicard, ne prétendait pas offrir à son acheteur une livraison partielle. Il déclarait tenir à la disposition de Mouren tout ce que celui-ci pourrait successivement recevoir jusqu'à livraison complète des quantités du marché, et sans lui imposer d'autre délai que celui que comporterait pour Mouren lui-même la nécessité de recevoir et d'enlever la marchandise. Quant à la marchandise même qui avait été vue par Mouren, dans la fabrique où la livraison avait été offerte, Sicard reconnaissait bien qu'il en avait disposé après la sommation, mais il ajoutait qu'elle avait été remplacée au même lieu par de la marchandise absolument identique. » (Note de MM. Clariond, Aicard et Segond.)

Dans le cas d'une vente de marchandises à livrer du bord dans le courant d'un mois déterminé, lorsque le vendeur n'a pas effectué la livraison sur la sommation qui lui a été signifiée le dernier jour du mois, au nom de l'acheteur, l'offre qu'il fait, le premier jour du mois suivant, de livrer les marchandises, doit être rejetée comme tardive, et la résiliation de la vente prononcée avec dommages-intérêts, au profit de l'acheteur (1); surtout lorsque cette offre n'est pas intervenue dans une forme régulière, le vendeur s'étant borné à indiquer le nom du navire à bord duquel se trouvait la marchandise offerte, sans donner l'ordre de livraison nécessaire pour qu'elle fût remise à l'acheteur.

On lit dans M. Caumont que « dans le cas d'une vente à livrer portant sur tous les sucres qui pourront être chargés dans tel port indiqué, à bord de tel navire désigné, à l'adresse et consignation du vendeur, avec obligation de ce dernier de déclarer, dans un délai déterminé, s'il y aura ou non des sucres chargés à son adresse, et avec fa-

(1) Cour d'Aix, 10 décembre 1856; *J. M.*, 57-1-13.

« Le tribunal de commerce de Marseille, postérieurement et contrairement au jugement confirmé par l'arrêt ci-dessus indiqué, a décidé que les actes de sommation ou mise en demeure pour livraison ou réception de marchandises, doivent toujours laisser à celui à qui ils sont signifiés un temps suffisant pour recevoir, eu égard aux quantités vendues, et que le vendeur, quoique sommé de livrer le dernier jour du mois convenu pour la livraison, est recevable à offrir la marchandise le premier jour du mois suivant, à la faire vendre même pour le compte de l'acheteur, si celui-ci refuse de la recevoir. » (Note de MM. Clariond, Aicard et Segond.)

culté pour l'acheteur de proroger le délai ou de renoncer à l'achat, il ne suffit pas toujours qu'il y ait eu chargement effectué à cette adresse et consignation pour que le marché doive nécessairement sortir à effet, et que la livraison de la marchandise chargée puisse être exigée par l'acheteur. Par exemple, si la réalisation du marché n'est qu'éventuelle, ne porte sur aucune quantité déterminée et ne doit devenir définitive qu'après la réalisation d'un fait alors incertain et pour la connaissance duquel il a été fixé un délai, l'acheteur est sans droit à demander soit la livraison des sucres formant la cargaison du navire désigné, soit à défaut, des dommages-intérêts, 1° si la vente n'a été conclue qu'après communication faite par le vendeur qu'il avait passé un ordre d'achat de sucres pour son compte à son correspondant au lieu de charge, en donnant à ce dernier, pour limite, un prix qui laisserait une petite marge sur celui de la vente; 2° si à l'expiration du délai convenu pour que le vendeur s'exprimât au sujet du chargement, il a déclaré ne savoir rien de positif à cet égard n'ayant encore reçu l'annonce d'aucun achat fait pour son compte, et que sur cette déclaration l'acheteur ait prorogé le délai; 3° si le correspondant préposé à l'achat, n'ayant pu trouver à remplir au prix limité, s'est décidé à charger des sucres plus élevés avec l'intention déclarée qu'ils resteraient pour son propre compte là où son commettant ne ratifierait pas l'opération, et que le vendeur recevant l'avis de ce chargement effectué dans ces conditions, ait écrit d'une part à son correspondant pour refuser soit l'achat soit la consignation des sucres, d'autre part à son acheteur pour le

prévenir de ce refus et lui déclarer de ne plus compter sur la réalisation du marché; 4° enfin, si l'expéditeur des sucres, avisé du refus fait par son commettant de les recevoir, même à titre de consignataire, a chargé un tiers de retirer les connaissements et de recevoir ensuite la marchandise en consignation à l'arrivée du navire. C'est ainsi, en effet, que l'a jugé le tribunal de commerce de Marseille (1).

« La Cour d'Aix a confirmé ce jugement (2) en faisant ressortir dans ses motifs : 1° que le pacte n'était pas absolu; qu'il ne renfermait pas l'obligation absolue de charger le bâtiment, de sucres, puisque le chargement en sucres ne devait avoir lieu qu'autant que le commissionnaire pourrait acheter dans les limites données; 2° que, au moment des accords, le droit se réalisait et se formulait ainsi : les vendeurs ignorant complétement si le chargement en sucres, qui ne pouvait avoir lieu que dans leurs limites, avait eu lieu, ou non, le pacte dépendait d'un événement qui pouvait s'être accompli, mais qui était inconnu, c'est-à-dire d'une condition casuelle ou au moins mixte; et au fur et à mesure des prorogations successives qui rendaient force aux accords dans leur sens primitif, par l'ignorance continuée des vendeurs à ces époques, la condition gardait sa nature et le droit restait le même; 3° que le vendeur qui n'avait commis au lieu de provenance, pour son compte personnel, que dans certaines limites, avait, par

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 15 décembre 1856; *Journal de Marseille*, 57-1-50.

(2) Aix, 23 février 1857; *J. M.*, 57-1-62.

cela même, essentiellement retenu la faculté de noliser son navire à quelqu'un qui pouvait, lui aussi, charger des sucres pour son compte personnel, mais que ces sucres n'auraient jamais été dans le pacte; 4° que le chargement des sucres qu'a opéré le commissionnaire au delà des limites des prix fixés en laissant à son commettant la faculté de s'approprier ou non ce chargement, est un fait en dehors des prévisions des vendeurs, entièrement indépendant de leur volonté et qu'ils n'ont pas même accepté puisqu'ils ont répudié la consignation de ce chargement aussitôt qu'ils l'ont connu; 5° que ce fait est d'ailleurs sans portée, puisque les sucres chargés n'étaient pas dans le pacte (1).

L'acheteur qui enlève la marchandise sur échantillon reconnaît sans doute la marchandise et s'en livre, mais il conserve le droit d'assigner le vendeur en *réfaction* pour différence de qualité (2).

Il doit encore en être ainsi lorsque la marchandise a été enlevée avec l'autorisation du vendeur, et alors que la vente à livrer a eu lieu par navire attendu, après prélèvement d'un échantillon commun, qualité conforme à l'échantillon, resté cacheté aux mains du courtier avec cette convention que les marchandises échauffées ou avariées seront livrées jusqu'à réfaction de 2 pour 100. (Voy. p. 529.)

Dans ce cas, le vendeur doit le déchet survenu dans le poids de la marchandise depuis l'offre de la marchandise jusqu'à la livraison effectuée, ainsi que tous frais de maga-

(1) Caumont, v° *Vente maritime*, n°s 42, 43.
(2) Trib. de comm. du Havre, 29 décembre 1856.

sinage et d'expertise; mais les intérêts de la marchandise, dans le même cas, courent du jour de la livraison effectuée (1).

Si des marchandises sont livrables par périodes, le vendeur ne peut suspendre ses envois pour faire ensuite la livraison totale à la fin du délai déterminé (2).

Si l'acheteur ne paie pas aux échéances convenues, le vendeur peut cesser ses envois sans encourir des dommages-intérêts (3). Tels sont, en résumé, les principes généraux qui régissent la vente maritime.

§ 2.—DES USAGES GÉNÉRAUX MARITIMES ET PARTICULIERS.

Sommaire.

Usages généraux. — Anvers, Alexandrie, Bordeaux, Brest, Bruxelles, Etats-Unis, Havre, Liverpool, Marseille, Nantes (*in notis*), Pernambuco, Philadelphie, Rouen.

Dans le cours de notre ouvrage nous avons traité des questions que soulèvent les usages maritimes; nous en présentons ici un résumé par ordre alphabétique, et suivant les principales places (4). Voici d'abord les usages généraux.

Les usages, pour avoir une certaine valeur, doivent être

(1) Trib. de comm. de Marseille, 7 avril 1857; *J. M.*, 57-1-101.

(2) Code Nap., art. 1156; trib. de comm. du Havre, 7 janvier 1854.

(3) Trib. de comm. du Havre, 17 juin 1845.

(4) Le tribunal et l'arrêt auxquels nous renvoyons, par la jurisprudence, indiquent cependant plus spécialement la place. Il est utile aussi de consulter ce que nous avons écrit *suprà* en ce qui touche les *Ventes maritimes*.



uniformes, publics, multipliés, observés par la généralité des commerçants, réitérés pendant un long espace de temps (1). Enfin, ils doivent être constamment tolérés par le législateur.

Ainsi, comme disent avec raison MM. Delamarre et Lepoitvin, « quel que soit l'objet d'un usage commercial, jamais les tribunaux ne doivent s'y conformer, s'il est spécialement ou virtuellement prohibé par la loi commerciale; car elle ne le proscrit, que parce qu'elle a reconnu les inconvénients ou les fraudes qui peuvent en résulter. Or, une loi faite précisément pour détruire un usage abusif, proteste perpétuellement contre l'abus : *Non valet consuetudo quandò lex expressè damnat consuetudinem, quia lex semper loquitur* (card. Tuschi, t. II, p. 814). Le juge n'a point à examiner s'il existe ou n'existe pas la fraude dans le cas particulier qui lui est soumis. Il suffit qu'en général elle fût possible, quoique elle n'ait pas été commise : *Lex seu statutum providens in genere ad evitandas fraudes, habet etiam locum in casibus in quibus committi poterant, licet commissæ non fuerint.* Casareg. Disc. 8, n° 12 (Delamarre et Lepoitvin, t. I, p. 648).

Emerigon, de son côté, chap. XX, sect. 5, s'exprime ainsi:

« Personne n'ignore que l'usage ne soit le plus sûr guide que nous puissions suivre. C'est une douce habitude, *une loi naturelle* formée de nos mœurs et par un consentement universel des peuples. »

---

(1) Cass., 15 janvier 1812; l. 47 et 32 ff. de *legibus*. Voyez Delamarre et Lepoitvin, t. I, p. 639 et suiv.

L'usage est le meilleur interprète des lois : *Optima est legum interpres consuetudo.* (*Loi* 37, *ff de legib.*) C'est par la pratique que l'on digère les lois, et que l'on en discerne le véritable sens : *Leges in scholis degluliuntur, sed in palatio digeruntur.* (Dumoulin, *d. loco.*) La théorie sans la pratique ne sert quelquefois qu'à égarer l'esprit. La réunion de l'une et de l'autre forme le véritable jurisconsulte : *Hoc munus est et opus veri jurisconsulti.* (Dumoulin, *Traité de eo quod interest, n°* 38.)

Mais, quelques égards qu'on doive à la coutume, son pouvoir ne sé'tend point jusqu'à vaincre la raison et la loi : *Non usquè adeò sui valitura momento, ut rationem vincat aut legem.* (*Loi*, 2, *Cod. quæ sit longa consuet.*) Je parle ici de la Loi véritable et proprement dite, qui prend sa source dans la sagesse éternelle, qui est aussi immuable qu'elle, et qui existait avant que d'avoir été gravée sur la pierre ou tracée sur la toile. Cicéron, *de legib.*, 2, *cap.* 4. (Boulay-Paty, sur Émerigon, *Traité des Assurances*, tome II, page 384.) »

Sous réserve de ces principes, nous ferons d'abord connaître quelques usages généraux, ensuite nous déterminerons les usages propres à quelques places seulement.

Arrimage. — Des marchandises sèches, blé et tabac, rapprochées dans la cale, ne constituent pas un mauvais arrimage, si tel est l'usage (1), et si d'ailleurs les marchandises étaient en bon état de conservation.

Assurances. — Il n'y a pas réticence dans une assurance

(1) Trib. de comm. du Havre, 6 septembre 1855 ; *J. M.*, 55-2-138.

si l'assuré ne déclare pas que les cafés ont été touchés de fleurette et qu'il lui a été accordé une bonification sur le poids (1). (*Vide infrà*, Chose assurée.)

Avaries. — On peut s'en rapporter, pour en déterminer l'importance, au coût des réparations dans le lieu où les avaries ont été réparées (2).

Blés à livrer. — Le vendeur de blés, livrables à quai, nets et criblés, peut employer notamment le crible en fer, appelé *harpe*, pour les nettoyer soit à bord, soit sur des accons (3).

Capitaine. — Le capitaine est tenu de mettre la marchandise à quai, à moins de conventions contraires (4). (Voyez *infrà*, Staries.)

Il ne lui est pas dû un surcroît de salaire pour déchargement de la cargaison au lieu de destination (5).

Charte partie — S'il est convenu que le fret sur sucres sera payé à raison de 1,000 fr. par tonneau, il faut, pour savoir si ce prix sera prélevé sur le poids brut ou net, suivre l'usage du lieu (6). (*Vide infrà*, Fret.)

Chose assurée. — Une certaine tolérance dans l'estima-

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 4 juillet 1854; *J. M*, 54-1-211.

(2) Rouen, 16 août 1847; *J. M.*, 48-5-138; voy. Aix, 1er avril 1858; *J. M.*, 27-1-158; trib. de comm. de Marseille, 24 janvier 1855; *J. M.*, 55-1-29.

(3) Aix, 1er avril 1848; *J. M.*, 48-1-558.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 12 février 1849; *J. M.*, 49-1-101.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 24 janvier 1853; *J. M.*, 53-1-349.

(6) Trib. de comm. de Marseille, 5 janvier 1848; *J. M.*, 48-1 86.

tion de la chose assurée doit être accordée, si d'ailleurs elle est de peu d'importance, est exclusive de dol et de fraude, et ne donne lieu qu'à des retranchements (1).

Courtier. — L'innavigabilité du navire, qui rompt le voyage, met obstacle à ce que le courtier d'affrètement obtienne une rétribution ou censerie (2),

Débarquement. — *Vide suprà*, Capitaine, p. 544.

Déchet. — Les usages, suivant la provenance de la marchandise, sa nature, le mode de mesurage et les événements de la navigation, admettent un certain déchet au profit du capitaine (3). (*Vide infrà*, Déficit.)

Déficit. — Le déficit sur la marchandise étant ce qui a lieu ordinairement, doit être réparti sur la totalité du chargement entre les divers consignataires (4).

Employés. — Une maison de commerce est responsable de l'encaisse et de l'acquit des factures dont les employés sont porteurs, si, du reste, tel était le mandat de ces employés (5).

Entrepôt. — L'acheteur doit fournir au vendeur les notes pour faire le permis de sortie lorsque la vente a lieu à tout entrepôt.

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 7 juillet 1851 ; *J. M.*, 51-1-287.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 4 septembre 1854 ; *J. M.*, 54-1-308.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 10 juillet 1855 ; *J. M.*, 55-1-233.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 30 août 1855 ; *J. M.*, 55-1-275.

(5) Cass., 2 décembre 1824, 4 août 1835 ; Paris, 25 janvier 1843 ; trib. de comm. de Marseille, 11 décembre 1850 ; *J. M.*, 50-33 ; Aix, 24 janvier 1850 ; *J. M.*, 1850, 1-343.

S'il est dit que le poids d'entrée dans un entrepôt fictif servira de règle, il est cependant facultatif à l'acheteur de faire peser, à ses frais, à la sortie, et c'est sur ce poids que la facture est réglée (1).

Frais. — Voyez *infrà*, Relâche.

Fret. — Si le fret a été fixé par tonneau, il faut le régler d'après le tarif en usage au lieu de livraison (2). (*Vide suprà*, Charte partie, p. 544.)

Fret (huiles). — Le fret doit être calculé sur tout le contenu des futailles et non pas seulement sur l'huile pure et dégagée de tout corps étranger (3).

Grenier. — Le grenier qui est destiné à garantir la marchandise doit être confectionné par celui qui le fournit (4).

Intermédiaire. — Celui qui se présentant dans la maison du vendeur, traite de la vente d'une marchandise, ne peut être considéré que comme un intermédiaire chargé de désigner à l'acquéreur, le vendeur, et à celui-ci, l'acheteur (5).

Lettre de change. — La mention sans frais dispense le

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 19 mai 1852 ; *J. M.*, 52-1-203.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 4 septembre 1849 ; *J. M.*, 49-1-279.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 6 mars 1850 ; *J. M.*, 50-1-127.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 28 janvier 1852 ; *J. M.*, 52-1-75.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 24 janvier 1851 ; *J. M.* 51-1-144.

porteur de la nécessité du protêt pour conserver recours contre le tireur (1).

Passagers. — Voyez *infrà*, Relâche.

Relâche. — En cas de relâche, les passagers doivent être nourris pendant ce temps, soit à bord, soit à terre; les émigrants doivent être assimilés pour leurs droits, dans ce cas, à des passagers (2).

Responsabilité. — *Vide suprà*, Employés, p. 545.

Savons. — Les acheteurs de savons acceptent comme savons de Marseille ceux provenant de localités environnantes, présentant des conditions identiques de fabrication (3).

Staries. — Le déchargement ne doit être effectué que lorsque le capitaine a obtenu la permission d'aborder à quai, si le déchargement ne doit avoir lieu que suivant l'usage du port de destination (4).

Si le jour du déchargement court du jour de l'entrée en libre pratique, cela doit s'entendre du jour du dépôt fait par le capitaine de son manifeste en douane (5).

---

(1) Cass., 16 juin 1846; Rouen, 15 mars 1854.

(2) Trib. de comm. du Havre, 20 février 1855; *J. M.*, 55-2-126.

(3) *J. M.*, 51-2-169.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 3 novembre 1856; *J. M.*, 56-1-259.

Les staries ou jours de planche sont ceux accordés pour le chargement ou le déchargement. Nous verrons ultérieurement ce qu'on entend par surestaries et contre-surestaries.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 27 juin, 14 juillet, 10 septembre 1856; voyez aussi trib. de comm. de Marseille, 28 novembre 1856; *J. M.*, 56-1-328.

L'obtention du permis de l'intendance sanitaire est assimilée au dépôt du manifeste en douane.

Surestaries. — Le vendeur n'est pas responsable des surestaries s'il livre au fur et à mesure du débarquement, suivant les usages de la place (1). Les surestaries réclamées doivent, au surplus, être justifiées (2).

Tare. — Dans la vente d'une marchandise pour laquelle l'usage admet une tare, les parties ont le droit, lors de la livraison, de demander à faire tare nette, nonobstant la stipulation de celle fixée par l'usage, à moins qu'il ne soit impossssible de vérifier l'exactitude de la tare sans déprécier la marchandise (3).

Tarif. — Voyez *suprà*, Fret, p. 546.

Vente à livrer. — L'usage, établi sur la place, règle les droits des parties, lorsque la vente à livrer à l'arrivée d'un navire à désigner est devenue marché ferme, faute par le vendeur de n'avoir pas désigné le navire dans le délai convenu (4).

Nous devons maintenant faire connaître les usages particuliers à quelques places.

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 2 octobre 1856 ; *J. M.*, 56-1-290.

Les surestaries sont les dommages-intérêts dus ou convenus en dehors des jours de planche ou staries.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 17 décembre 1856 ; *J. M.*, 56-1-336.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 13 avril 1853 ; *J. M.*, 53-1-35.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 27 février 1852 ; *J. M.*, 52-1-103.

USAGES DE LA PLACE D'ANVERS.

—

Action redhibitoire. — Si l'usage est muet sur le délai de l'action redhibitoire, il appartient aux juges de le déterminer et d'apprécier si la poursuite a eu lieu dans un bref délai (1).

Avaries. — La déclaration des mesureurs jurés sur les avaries fait foi lorsque l'avarie, peu importante par elle-même, ne comportait pas la nécessité d'une expertise (2).

Capitaine. — Voyez *infrà*, Palan.

Clause franco à bord. — Voyez *infrà*, Frais.

Commission. — Le commissionnaire qui a reçu une commission pour avoir procuré au capitaine, l'enrôlement d'un homme d'équipage est obligé à la restitution de la commission, si le marin ne se trouve pas à bord, à la première bouée blanche en descendant l'Escaut.

Le capitaine, en effet, ne fait aucun profit dans l'espèce.

Le consignataire du navire a droit à une commission de 2 pour 100 sur le fret (3).

Frais. — La clause *franco à bord* implique pour le vendeur l'obligation d'affréter le navire. Le marché doit être

---

(1) Liége, 2 février 1856 ; *J. A.*, 56-2-73.

(2) Anvers, 1er mars 1856 ; *J. A.*, 56-1-101.

(3) Anvers. 1er décembre 1856 ; *J. A.*, 56-1-376.

résilié si par force majeure le vendeur n'a pas accompli cette obligation (1).

Fret. — Une différence de fret est admise pour le seigle et la graine de lin, elle est réglée sur le pied du tarif de Riga qui stipule un florin de moins par lest de graine de lin (2).

Paiement. — Les ventes de graines au comptant impliquent un terme de paiement de vingt jours sans changer toutefois le lieu du paiement qui demeure celui où la délivrance a été effectuée (3).

Palan. — Le capitaine ne doit délivrer les seigles ou froments en sac non à peser et à mesurer, qu'à la hauteur du palan. Cette opération étant faite, la marchandise n'est plus sous sa responsabilité (4).

Planche. — (jours de). — Les jours de planche courent alors même que l'armateur n'avait placé sur son navire qu'un maître d'équipage, encore bien qu'il n'ait pas fait choix d'un capitaine, et que le navire ne soit pourvu ni d'un second, ni d'un équipage. Il en doit être ainsi quand il s'agit de navires nationaux d'un faible tonnage et que l'armateur réside sur les lieux (5).

Réfaction. — Les réfactions à Anvers ont lieu par l'intermédiaire qui est commis ordinairement par le courtier. Le

---

(1) Bruxelles, Cass. 16 mai 1856; *J. A.*, 56-2-47.

(2) Anvers, 26 juillet 1855; *J. A.*, 56-1-280.

(3) Anvers, 22 novembre 1856; *J. A.*, 56-1-377.

(4) Anvers, 3 avril 1856; *J. A.*, 56-1-145.

(5) Anvers, 12 février 1857; *J. A.*, 57-1-52.

vendeur qui n'est pas présent à l'arbitrage ne peut ensuite contester la réfaction arbitrée (1).

Responsabilité. — La corporation d'ouvriers qui voiture une marchandise jusqu'au navire, n'est pas obligée de la mettre à bord ni de la surveiller sur le quai (2).

Terme fixe. — Celui qui achète des marchandises à terme fixe peut résilier la vente ou déclarer sur la demande du vendeur pour quel temps il veut prolonger le terme (3).

USAGE D'ALEXANDRIE.

Nolis. — A Alexandrie, le nolis se cote à un taux spécial pour les fèves prises comme lest, de même que les suifs dans les affrétements pour la mer Noire. Ce lestage a lieu pour les cotons, liéges, laines. Toutefois, le chargement ne doit pas être uniquement composé de fèves (4).

(1) Anvers, 17 juillet 1852 : *J. A.*, 56-1-38.
(2) Anvers, 20 juin 1856 ; *J. A.*, 56-1-240.
(3) Anvers, 30 avril 1852 ; *J. A.*, 56-1-221.
(4) Anvers, 12 février 1857 ; *J. A.*, 57-1-73.

USAGE DE LA PLACE DE BORDEAUX ET DE BREST.

Ile de la Réunion. — Les rades foraines de l'île de la Réunion sont considérées comme ne formant ensemble qu'un seul lieu de destination ; en conséquence, l'assurance protège le navire touchant aux diverses rades foraines de l'île qui n'a pas de port et dans lesquelles les navires prennent ou déposent leur chargement (1).

A Brest, la réfaction ne semble pas, suivant la jurisprudence, complétement impérative. (Voy. *Réfaction*, p. 558.)

USAGES DE BRUXELLES.

Déchargement. — Il est accordé trois jours pour le déchargement des bateaux, mais le batelier ou capitaine a droit à des jours de planche quoique non stipulés au connaissement (2).

(1) Bordeaux, 14 mars 1853 ; *J. M.*, 54-2-83.
(2) Trib. de comm. de Bruxelles, 13 août 1855 ; *J. A.*, 55-2-42.

USAGE DES ÉTATS-UNIS.

Les usages aux États-Unis sont différents de ceux du Havre pour les cas suivants : ainsi, on vend au Havre une balle de coton ; elle pèse 200 kil., on déduit le poids des cordes, plus on déduit 6 pour cent, on donne 2 kilog. par balle, on ajoute même 1 kilog. et on accorde l'intérêt de quatre mois et demi. Aux Etats-Unis, au contraire, on vend une balle de coton, elle pèse, coton, toile, cordes, tout ensemble 400 livres, c'est 400 livres de coton qu'il faut payer au prix stipulé, dans les trois jours, sans escompte, sans bonification, sauf comme dans tous les pays, le cas où la marchandise vendue ne *ressort* pas ; dans l'espèce, le marché est résilié, ce qui au Havre n'a pas lieu ; il y a réfaction, mais pas résiliation (1). Voyez p. 558.)

(1) Voici un usage, tel, au surplus, qu'il s'énonce au Havre ; MM. Lacoste ont vendu à MM. Denevers, par l'entremise de M. Dupont, courtier, 100 balles coton Louisiane, qualité vue, reconnue et agréée par les acheteurs, au prix de quatre-vingts centimes et demi le demi kilogramme, acquitté, avec facilité d'entrepôt, tare six pour cent ; les balles seront livrées sur quatre cordes au moins, qui seront déduites, avec deux kilogrammes de don par balle pour pièces et bords, et un kilogramme de surdon aussi par balle, pour toute réfaction quelconque, si ce n'est pour les balles encore humides, dont l'avarie générale, réunie à la mouillure, s'é-

USAGES DE LA PLACE DU HAVRE.

Arrimage. — Les marchandises dangereuses doivent être chargées sur le pont et non dans la cale du navire (1).

Avis. — Le vendeur de coton doit communiquer loyale-

---

lèvera à douze kilogrammes et au-dessus; dans le cas contraire, l'eau seule sera arbitrée.

Les corps étrangers et pepins en masse, découverts à la livraison, seront extraits.

Avant l'enlèvement de la marchandise, l'acheteur aura le choix, en renonçant au surdon sur une ou plusieurs marques entières, de les faire arbitrer pour toutes choses, pièces et bords ordinaires exceptés.

Les conditions qui précèdent s'appliquent également aux cotons du Brésil, à cette différence près que la tare sera de quatre pour cent, et que le quantum nécessaire pour arbitrer l'avarie sera de cinq kilogrammes et au-dessus, au lieu de douze kilogrammes.

Payable à trois mois quinze jours, sous la déduction de demi pour cent pour tenir lieu du quatrième mois, option d'escompte à demi pour cent par mois, en espèces ou en papier direct sur Paris, que les vendeurs pourront refuser, sans être tenus d'en déduire les motifs.

La livraison devra avoir lieu dans les quinze jours, à dater du jour de l'achat, et le règlement devra être fait dans les vingt-quatre heures qui suivront la livraison; laquelle, une fois commencée, devra être continuée sans interruption.

La marchandise une fois enlevée, il n'y aura plus lieu à aucune réclamation.

(1) Trib. de comm. du Havre, 20 mai 1854.

ment à son acheteur tous les renseignements qu'il a concernant la marchandise vendue. Ainsi l'acheteur pourra en disposer en temps opportun (1).

Consignataire, frais de tente. — La Chambre de commerce est d'avis, qu'en thèse générale, les frais doivent être supportés par celui à qui ils profitent; qu'ainsi, lorsque pour établir le calcul du fret, il est nécessaire de peser la marchandise, c'est au capitaine à supporter les frais de tente et de pesée; lorsqu'au contraire le montant du fret se trouve établi par le connaissement, soit qu'il soit fixé à tant du colis, soit qu'il le soit à raison de tant la livre, poids d'envoi, alors le capitaine n'a aucun intérêt à ce que le poids soit constaté au Havre; il n'est tenu qu'à mettre les marchandises sur le bord du quai; et si, pour éviter aux divers réclamateurs la nécessité d'avoir un atelier de journaliers, le consignataire du navire se charge de faire peser tout le chargement, les frais doivent en être supportés par les réclamateurs. Quant aux frais de tente, en pareil cas, la Chambre est d'avis qu'ils ne peuvent être mis à la charge de la marchandise que dans le cas où il y aurait eu convention entre le capitaine et les chargeurs, et alors, il semblerait juste que ces frais de tente fussent supportés moitié par le navire et moitié par le chargement, parce que, d'une part, le navire y trouvera l'avantage d'être débarrassé plus tôt; et que de l'autre, la marchandise se trouvera protégée contre l'intempérie de la saison. (Voyez p. 558.)

---

(1) Trib. de comm. du Havre, 12 mai 1855; *J. H.*, 55-1-102; id., 11 mars 1856; *J. H.*, 56-1-87.



Le tribunal de commerce a adopté l'opinion de la Chambre.

Les consignataires de navires réclament des chargeurs 5 c. par tonneau, pour participation aux frais de signaux télégraphiques qui sont dus pour chaque navire à son arrivée au Havre.

Délai. — Si des marchandises sont livrables dans un espace de temps déterminé compris entre deux dates, la faculté d'user de ce délai s'applique au vendeur exclusivement (1).

Délivrance. — Le capitaine qui, par sa faute, n'a pu livrer la marchandise, doit la valeur au jour où la délivrance aurait dû avoir lieu; si les marchandises ont été vendues, il doit leur prix (2).

Frais. — Les frais extraordinaires du séjour de la marchandise sont dus au consignataire jusqu'à l'enlèvement (3). *Vide suprà*, Consignataire, p. 555.

Fret. — Pour le règlement du fret d'une marchandise non dénommée, on suit, pour la composition du tonneau servant de base au règlement, l'usage de la place (4). (Voyez *infrà*, Marchandises diverses.)

Marchandises diverses. — Le règlement du fret du frison

---

(1) Trib. de comm. du Havre, 12 mars 1844; C. Nap., art. 1134, 1135, 1158, 1159.

(2) Trib. de comm. du Havre, 29 novembre 1854; *J. H.*, 56-1-86 et 100.

(3) Trib. de comm. du Havre, 5 août 1856; *J. H.*, 56-1-188.

(4) Trib. de comm. du Havre, 30 avril 1855; *J. H.*, 55-1-88.

de soie se fait au tonneau à 1 m. 44 c. et non au tonneau de 100 kilog. Le tonnage s'entend toujours du poids brut, sauf conventions contraires (1).

Les sucres venant d'Amérique se règlent au tonneau de 1,000 kil., tare de douane, de vente, et non au tonneau de 1,000 kil. poids brut (2).

Ordre du vendeur. — L'acheteur doit toujours être muni d'un bon du vendeur. Ainsi le vendeur n'est pas tenu d'aller livrer lui-même personnellement la marchandise, mais alors les marchandises ne doivent pas se trouver déposées dans les magasins particuliers du vendeur, et la règle s'applique plus particulièrement aux marchandises livrables sur les quais, ou bien qui sont adjugées par vente publique (3).

Paiement. — Si les marchandises sont payables à 3 mois 15 jours, les mois se comptent dans leur entier et de date en date sans égard au nombre de jours dont ils sont composés. Les 15 jours doivent être comptés d'abord, et les mois ensuite (4).

Le terme du paiement dans les ventes à livrer ne com-

---

(1) Trib. de comm. du Havre, 18 janvier 1855; *J. H.*, 55-1-120.

(2) Trib. de comm. du Havre, 26 août 1854; Rouen, 6 mars 1855; *J. H.*, 55-1-38. Le tarif de la Chambre de commerce du Havre ne peut faire obstacle à l'usage contraire (tribunal de commerce du Havre), pourvu toutefois que les parties n'aient pas déclaré qu'elles s'en tiendraient au tarif. (*Vide infrà*, Tarif.)

(3) Trib. de comm. du Havre, 29 décembre 1856; *J. H.*, 57-1-5.

(4) Trib. de comm. du Havre, 21 septembre 1841, 31 mars 1845; *J. H.*, 2-1-315.

mence à courir que du jour de la marchandise livrée (1).

Planche. — Les jours de planche courent du jour de la mise à quai (2).

Privilége. — Le consignataire d'un navire qui a fait des avances sur le fret, a privilége sur le navire et le fret pour le recouvrement de ses avances.

Il en est ainsi surtout lorsque les avances ont été faites en exécution d'une convention relative à la consignation du navire.

Suivant l'usage du Havre, pour s'assurer la consignation d'un navire, le consignataire peut faire des avances à l'armateur lorsque telle est, à l'origine, la convention intervenue entre eux.

Le consignataire du navire, qui est en même temps réclamateur du chargement, peut valablement se libérer du fret par anticipation, aux mains de l'armateur.

Les paiements anticipés qu'il fait sont opposables aux tiers auxquels l'armateur aurait frété son navire, lorsque les chargeurs n'ont pas traité avec les affréteurs, mais avec le capitaine et les consignataires du navire au lieu du chargement, que les réclamateurs et consignataires ignoraient l'existence de l'affrétement qui n'avait pas même été porté à la connaissance du capitaine, et que cet affrétement ne constituait qu'un contrat de nantissement éventuel.

Réfaction. — Une marchandise, alors même qu'elle présente une différence de qualité et non de nature ou d'espèce

(1) Trib. de comm. du Havre, 5 août 1843.

(2) Trib. de comm. du Havre, 29 octobre 1855.



ne peut donner lieu qu'à une réfaction (1). Cette réfaction doit être telle qu'elle indemnise suffisamment l'acheteur. Elle peut donc ne pas être seulement de la différence entre la marchandise livrée et à livrer; et en outre on ne pourrait faire accepter même avec réfaction une marchandise qui aurait subi déjà une bonification ou aurait été refusée précédemment (2).

Le vendeur qui a autorisé l'enlèvement de la marchandise ne peut exciper de cet enlèvement pour repousser la réfaction due. Le vendeur qui avait des doutes sur l'exactitude des échantillons, devait avant l'enlèvement faire opérer un échantillonnage contradictoire (3). (*Vide suprà*, p. 557, Ordre du vendeur.)

Tarif. — Si les parties conviennent de prendre pour base un tarif, il doit être leur règle malgré tout usage contraire (4). (*Vide suprà*, p. 555.)

Tonnage. — Le tonnage au poids fixe pour diverses marchandises s'entend toujours du poids brut sauf conventions contraires (5).

Vendeur. — *Vide suprà*, Avis, p. 554.

Vente. — Dans une vente de sucres avec cette clause : exempts de plaques et d'avaries, les plaques et avaries

---

(1) L'usage est, en effet, au Havre, que le vendeur offre la marchandise à l'acheteur dans l'état où elle arrive ou circule dans le commerce.

(2) Trib. de comm. du Havre, 11 mars 1856; *J. H.*, 56-1-89.

(3) Trib. de comm. du Havre, 29 décembre 1856; *J. H.*, 57-1-1.

(4) Trib. de comm. du Havre, 4 septembre 1855; *J. H.*, 55-1-169.

(5) Trib. de comm. du Havre, 18 janvier 1855; *J. H.*, 55-1-120.

existantes ne donnent lieu qu'à une bonification ou réfaction et non point à résiliation (1).

Voici, au surplus, la mention d'un extrait des usages du commerce du Havre publié pour les tares, réfactions, dons et termes accordés sur les marchandises, et complétant ce qui est déjà écrit, page 551 et suiv.

Conditions.

Les marchandises se traitent au Havre, au terme de trois mois et au terme de quatre mois (2), suivant leur nature; plus quinze jours à partir du jour de l'achat.

Pour celles qui se vendent à trois mois quinze jours, le premier mois s'escompte à raison de 1/2 pour 100.

La livraison doit avoir lieu dans les quinze jours, à dater du jour de l'achat (3), et une fois commencée se continuer sans interruption.

Après le pesage et la livraison, toute réclamation devient nulle (4). Le vendeur est en droit d'exiger le paiement de la facture, dans les vingt-quatre heures qui suivent la livraison, en espèces ou en papier sur Paris au

---

(1) Trib. de comm. du Havre, 3 juillet 1824.

(2) Les mois doivent être pris dans leur entier et sans égard au nombre de jours dont ils sont composés; mais quand le terme a été porté à un nombre de jours déterminé, chacun des jours du mois doit être compté.

(3) Le jour de l'achat est celui de la date du marché, sauf quand la marchandise se vend à prendre à la tente; alors le terme ne part que du jour où le dernier colis est pesé.

(4) On perd tout recours après l'enlèvement de la marchandise. — Le vendeur a le droit d'exiger le paiement avant l'enlèvement.

pair, et peut refuser, sans en déduire les motifs, toute valeur qui ne serait pas à sa convenance.

Les paiements par anticipation jouissent d'un escompte de 1/2 pour 100 par mois.

Pour les marchés à livrer, le terme court seulement du jour de la livraison terminée, et le vendeur peut refuser tout paiement à valoir, avant le pesage et la livraison (1).

La commission d'achat est de 2 pour 100; de vente, 2 pour 100 (2).

Le du croire, pour le terme énoncé ci-dessus, est de 1 pour 100.

Le courtage sur marchandises, achat ou vente, est de

---

(1) Au débarquement, le commerce est obligé de se livrer des *marchandises qui n'ont pas atteint un certain degré d'avarie*, et que la douane n'admet pas à être vendues publiquement; — il en résulte qu'on rencontre parfois des colis touchés d'avaries que l'acheteur est obligé de recevoir en se soumettant à l'arbitrage des courtiers. — La marchandise est vendue soit vue et agréée, soit conforme aux échantillons. Dans le premier cas, l'acheteur est sans recours pour différence de qualité; dans le second cas, un arbitrage de courtiers prononce la réfaction accordée sur le prix d'achat, s'il se trouve une différence à la livraison. L'acheteur est tenu d'accepter la réfaction prononcée.

Dans les marchés à livrer, on traite marchandise *loyale* et *marchande*, et l'acheteur paraît avoir le droit de refuser de se livrer si les experts reconnaissent que la marchandise ne ressort pas à cette désignation. — Ce point n'est cependant pas positivement établi, et quelques courtiers pensent que l'acheteur est obligé de se livrer avec réfaction à dire d'arbitres.

(2) La commission d'achat, de présence, est *généralement* de 1 pour 100.

1/4 pour 100 pour l'acheteur, et de 1/4 pour 100 pour le vendeur (1).

La négociation des valeurs sur l'étranger supporte 5/8 pour 100 pour provision et courtage.

La commission d'acceptation de traites, payables dans Paris, est de 1/2 pour 100 (2).

La commission d'assurance est de 1/3 pour 100.

Le courtage d'assurance est de 7 1/2 pour 100 sur la prime, payable par les assureurs.

On vend les denrées coloniales, les cotons, les teintures, les drogueries, les cuirs, les métaux, etc., etc., par 50 kilogrammes ou par demi kilogramme. — Les tabacs d'Amérique (3), par 100 kilogrammes. — Les grains étrangers, par hectolitre (4); les blés du pays par sac de 200 kilogrammes. — La graine de lin à semer et la farine d'Amérique, par baril. — Les spiritueux, à la velte (5) (7 litres

(1) Il est dû au courtier, par le vendeur, pour les marchandises vendues publiquement soit avariées, soit en état sain, *un demi pour cent*. Ces marchandises se vendent à deux ou trois mois, dans les quinze jours selon les conditions lues par le courtier au moment même de la vente. Tous les frais de vente publique sont à la charge des vendeurs, l'acheteur n'a à payer que *un pour mille* aux pauvres. Les acheteurs étrangers sont tenus de se faire représenter dans les ventes publiques. La livraison se fait par lots, en suivant les numéros d'ordre du catalogue.

(2) Le courtage sur les négociations et effets de commerce est de 1/8 pour 100 pour le cédant, 1/8 pour 100 pour l'acheteur.

(3) Les tabacs de toute provenance se vendent par 100 kil.

(4) En réalité, aux 200 kilogrammes.

(5) En réalité, à l'hectolitre.

61). — Les cornes et quelques peaux de mégisserie, par 104 pièces. — Un tarif spécial indique les autres conditions de vente (1).

L'extrait auquel nous avons emprunté les conditions ci-dessus énoncées indique ensuite les marchandises qui se vendent à quatre mois et tare nette, et la réfaction sur diverses marchandises, le tarif d'estimation pour la vidange des huiles, etc., etc.

---

(1) Toutes les marchandises doivent se peser au demi-kilogramme à la vente ; il y a exception pour les barriques de sucre, les fanons de baleine en pesées au-dessus de 500 k., les bois de teinture, etc., etc. Le plateau qui porte la marchandise doit toucher à terre deux fois.

Pour toutes les marchandises qui sont à l'entrepôt, soit réel, soit fictif, l'acheteur se réserve la faculté de prendre à l'entrepôt. Pour celles dont le prix est fait à l'acquitté, s'il lui convient de les laisser à l'entrepôt, le vendeur n'est tenu de lui bonifier que son poids d'entrée en douane, et non le poids reconnu à la livraison, dans le cas où il se trouverait un excédant. Cette bonification se fait au droit que le vendeur aurait eu à payer. Il est aussi d'usage que, sur les marchandises dont le droit est très-élevé, tels que le sucre, le café, etc., le vendeur bonifie sur la facture un tiers pour 100 pour le receveur principal des douanes sur le montant du droit déduit. La commission au receveur ne s'ajoute aux droits à déduire de la facture, que sur les sucres bruts des Antilles françaises.

Le prix de vente s'établit à l'acquitté pour les cafés, excepté ceux de provenance étrangère ; pour la cochenille, le bois d'acajou, le sucre étranger et la plus grande partie des articles de droguerie, le prix de vente se fait en entrepôt.

USAGE DE LIVERPOOL.

Clause d'agrément. — L'acheteur qui a payé le prix d'huile non agréée a le droit de la faire vendre aux enchères publiques pour compte de qui il appartiendra, mais préalablement il a dû faire constater par des courtiers la mauvaise qualité de la marchandise ou la non conformité à l'échantillon; en outre, il a dû avertir le vendeur d'être présent à la vente, afin que ce dernier ait le temps d'opter pour la résiliation du marché (1).

USAGES DE LA PLACE DE MARSEILLE.

Accons. — Les frais d'accons pour l'envoi de la marchandise à bord sont supportés par le chargeur (2).

Assurance. — Le seul fait du naufrage constitue la perte légale à la charge de l'assureur, quel que soit le résultat du sauvetage (3).

Mais si la police modifie la faculté de délaisser, la convention intervenue entre les parties doit être exécutée.

---

(1) Anvers, 15 mars 1856 ; *J. A.* 56-1-107.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 28 décembre 1847 ; *J. M.*, 50-1-76.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 14 mai 1856 ; *J. M.*, 2-173.

Cette doctrine, qui doit évidemment paraître juste, se trouve confirmée par l'arrêt de cassation, ch. des req. du 27 juillet 1857.

L'indication du précédent capitaine ayant pour effet, sur la place de Marseille, de mieux faire connaître le navire aux assureurs, il n'y a donc pas réticence dans l'indication du nom de l'ancien capitaine au lieu du capitaine actuel (1).

Capitaine. — Le capitaine a satisfait à ses obligations lorsqu'il a traité avec des acconniers pour effectuer, à sa place, le débarquement (2).

Charte partie. — La condition de la charte partie qui met à la charge de la cargaison les frais d'accons et de porte-faix, est exclusive de l'obligation imposée par les usages de la place au capitaine de mettre la marchandise à quai; les jours de planche, stipulés pour le déchargement, doivent dès lors courir pour le capitaine du jour où il est prêt à décharger (3).

Si la charte partie met à la charge de la marchandise les frais qui la concernent, et à la charge du navire ceux qui lui sont propres, le capitaine doit supporter les frais de mise à quai de la marchandise (4). (*Vide suprà*, Capitaine, et *infrà*, Frais. — Planche.)

Commission. — Le courtier ne peut exiger une commission, si l'ordre n'a pas été entièrement rempli, ou s'il a été

(1) Trib. de com. de Marseille, 26 décembre 1856; *J. M.*, 57-2-89.
(2) Trib. de comm. de Marseille, 30 juin 1853; *J. M.*, 53-1-356.
(3) Trib. de comm. de Marseille, 9 mars 1853; *J. M.*, 53-1-258.
(4) Trib. de comm. de Marseille, 21 décembre 1855; *J. M.*, 56-1-51.

retiré avant l'accomplissement du mandat (1). (*Vide infrà*, Déchet.)

Celle de 2 pour 100, au profit du commissionnaire, n'a lieu que s'il a fait la vente; il peut lui être dû une rémunération pour ses peines et soins, la vente n'ayant pas eu lieu par cas fortuit (2).

Contre-surestaries.—Les contre-surestaries doivent être fixées à un quart en sus de la somme convenue pour les surestaries; le droit du capitaine ne s'exerce que par rapport au taux déjà convenu et non au taux d'usage (3).

Le taux de la place en détermine le tarif (4). (*Vide infrà*, Planches; Staries; Surestaries.)

Les contre-surestaries sont, comme on le voit, des dommages-intérêts en sus des surestaries convenues, qui, elles-mêmes, sont l'indemnité fixée après les staries d'usage.

Déchargement. — Le délai du déchargement peut être étendu et les surestaries restreintes eu égard à la portée du navire et à la composition du chargement (5).

Le délai de 15 jours ouvrables, pour le déchargement d'un navire jaugeant plus de 100 tonneaux, n'est point applicable à un navire dont la jauge s'élève à 1,712 tonneaux (6).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 7 décembre 1854; *J. M.*, 54-1-343.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 14 janvier 1850; *J. M.*, 50-1-107.

(3) Trib. de comm. de Marseille; *J. M.*, 56-1-346.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 28 juillet 1858.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 16 mars 1855; *J. M.*, 55-1-100.

(6) Trib. de comm. de Marseille, 11 février 1856; *J. M.*, 56-1-63.

Déchet. — S'il s'agit de vente d'os de bétail, une bonification de 12 pour 100 doit être accordée à l'acheteur sur les os charnus distingués des os qui sont bons (1).

Le droit de courtage pour la vente des déchets de soie se règle, non par le tarif, mais par l'usage qui accorde au courtier 5 c. par kilogramme (2). (*Vide infrà*, Fret.)

Délai. — Si le navire porte moins de 100 tonneaux, et que rien n'ait été convenu, le délai pour le chargement est de 8 jours ouvrables; le délai de la mise à quai ne compte pas dans ce délai (3). (*Vide infrà*, Jours ouvrables.)

Estivage. — La dépréciation, que l'estivage fait subir aux cotons, est à la charge du capitaine, puisque ce dernier profite de l'estivage en se procurant un surcroît de fret (4).

Frais. — Le consignataire d'une cargaison de la Havane doit supporter tous les frais de pesage pour la reconnaissance du poids en douane; le capitaine ne doit pas supporter la moitié de ces frais (5). (*Vide infrà*, Porte-faix.)

Fret. — Si la marchandise doit être délivrée sous palan, et le fret réglé sur le poids délivré, le pesage a lieu à quai par la douane, et le fret est réglé sur le nombre de tonneaux déterminés par cette administration (6).

La tolérance accordée à l'acheteur pour certains déchets

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 4 janvier 1850; *J. M.*, 50-1-119.
(2) Trib. de comm. de Marseille, 20 octobre 1854; *J. M.*, 54-1-376.
(3) Trib. de comm. de Marseille, 13 juillet 1854; *J. M.*, 54-1-286.
(4) Trib. de comm. de Marseille, 6 août 1847, *J. M.*, 48-1-14.
(5) Trib. de comm. de Marseille, 30 juin 1853; *J. M.*, 53-1-356.
(6) Trib. de comm. de Marseille, 4 juillet 1851, *J. M*, 51-1-203.

ne peut entraîner aucune réfaction sur le fret dû au capitaine (1).

Graines. — Le vendeur ne peut critiquer un rapport d'experts, parce que parmi les graines d'une certaine provenance ils ont écarté comme corps étrangers des graines pouvant produire de l'huile (2).

Huiles. — Dans la vente d'huile le prix n'en est dû qu'après que les jaugeurs ont réduit sur le brut tout ce qu'ils reconnaissent n'être pas de la qualité convenue (3).

Jours ouvrables. — En l'absence de toute stipulation pour les jours de planche, le délai pour le déchargement des navires est fixé au-dessous de 100 tonnneaux à 8 jours ouvrables, le jour de la mise à quai ne compte pas dans ce délai (4). (*Vide suprà*, Déchargement; Délai, p. 566, 567.)

Palan. — Le consignataire, obligé de recevoir la marchandise sous palan, doit faire conduire les chalands à quai au fur et à mesure qu'ils sont pleins et y établir, à ses frais, des gardiens (5).

Planche (jours de). — Le capitaine ne peut être tenu de requérir la nomination d'un tiers consignataire pour faire courir les jours de planche, mais le capitaine doit mettre les porteurs de connaissements en demeure, et l'usage de la place prescrit en ce cas l'emploi du journal. Les jours de

(1) Trib. de comm. de Marseille, 16 septembre 1850; *J. M.*, 50-1-185.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 16 janvier 1851; *J. M.*, 51-1-108.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 22 mai 1851; *J. M.*, 51-1-66.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 17 octobre 1850; *J. M.*, 50-1-22.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 11 juillet 1850; *J. M.*, 50-1-244.

planche sont imputés dès le lendemain de la première annonce (1). (*Vide infrà*, Staries; Surestaries; et *suprà*, Contre-surestaries, p. 566.)

En l'absence de toute convention spéciale, les jours de planche ne courent que du lendemain du jour où le capitaine a abordé le quai (2).

Poids. — Le capitaine n'a pas le droit de contraindre les chargeurs à accepter, dans les connaissements, des réserves inusitées sur la place où il prend les marchandises qu'il charge à son bord (3).

D'après les usages de Marseille, les seules réserves usitées sur cette place sont les clauses *que dit être* ou *poids et qualités inconnus*.

Le chargeur à Marseille est donc fondé à refuser des connaissements dans lesquels le capitaine veut insérer la clause *ne répondant pas de la mesure;* et, par suite, le capitaine ne peut réclamer contre lui des dommages-intérêts pour les retards que ce refus lui a fait éprouver quant au départ de son navire (4).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 1er octobre 1856; *J. M.*, 56-1-276.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 8 juillet 1851; *J. M.*, 51-1-283.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 10 novembre 1856; *J. M.*, 57-2-216.

Le chargeur n'a pas le droit non plus de contraindre le capitaine à accepter dans les connaissements des clauses inusitées. Le tribunal de commerce de Marseille l'a ainsi décidé par un jugement du 3 avril 1850. (*J. M.*, t. XXIX, 1re partie, p. 95.)

(4) La clause *ne répondant pas de la mesure* est cependant employée dans les connaissements sur plusieurs places.

Porte-faix. — Les frais de porte-faix pour le pesage effectué au débarquement des navires venant du Levant, se partagent entre le consignataire et le destinataire (1).

En matière de chargement de plomb, les frais de porte-faix qui sont employés au pesage sont à la charge des consignataires ; le capitaine qui use du droit du pesage public ne supporte que la demie des frais du peseur et non ceux des porte-faix (2).

Lorsque la charte partie stipule que le déchargement aura lieu suivant les usages de la place, c'est au porte-faix du consignataire du navire qu'il appartient de faire procéder au pesage de la marchandise (3).

Réfaction. — Dans la vente de marchandises disponibles (blé par exemple), la livraison et la réception, sous réserve, impliquent la faculté de nommer des experts pour vérifier si la marchandise est conforme aux conventions des parties, et fixer une bonification ou réfaction s'il y a lieu (4).

Rupture de voyage. — Il n'y a pas rupture de voyage de la part du capitaine dont le navire, expédié de Syrie à Marseille, s'arrête dans un ou plusieurs ports de la côte pour y compléter son chargement au lieu de venir directement à destination (5).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 21 janvier 1856 ; *J. M.*, 56-1-54.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 21 mai 1856 ; *J. M.*, 56-1-247.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 28 juillet 1853 ; *J. M.*, 52-1-324.

(4) Aix, 20 novembre 1856 ; *J. M.*, 57-2-25.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 13 septembre 1853 ; *J. M.*, 54-1-51.

Staries. — Le capitaine qui doit débarquer sa marchandise à quai, a droit aux staries du jour où il a pris place à quai (1).

Le délai d'usage de la place pour les staries, et qui commence du jour où le navire a pris place à quai, ne peut s'appliquer aux navires chargés de sucre, dont le déchargement s'effectue toujours sur allèges et accons (2).

Si une charte partie stipule que les jours de planche courent de l'entrée du navire en libre pratique, et que le capitaine se conformera aux usages du lieu où doit s'opérer le déchargement, c'est de l'entrée du navire que doivent compter les staries, et non pas seulement du jour de la mise à quai (3).

Surestaries. — Si rien n'a été convenu pour les surestaries, l'acheteur ne doit, en cas de retard pour le débarquement, que les surestaries d'usage, et non celles dont un consignataire peut être tenu envers le capitaine (4).

En l'absence de toute stipulation entre le capitaine et le consignataire de la cargaison, le taux des surestaries à payer par ce dernier est fixé à 50 pour 100 par tonneau de jauge du navire, par chaque jour de retard dans le déchargement (5).

---

(1) Trib. de comm. de Marseille, 14 février, 23 mars, 23 avril 1855; Aix, 22 juin 1855; *J. M.*, 55-1-222.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 28 mars 1853; Aix, 22 juin 1855; *J. M.*, 55-1-122.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 13 et 14 février 1856.

(4) Trib. de com. de Marseille, 7 septembre 1853.

(5) Trib. de comm., 7 février 1854; *J. M.*, 56-1-275.

Le capitaine doit provoquer dès le lendemain des staries la tierce consignation des marchandises, quand le consignataire ne s'est pas fait connaître (1). (*Vide suprà*, Planche (jours de), p. 568.)

Le consignataire qui effectue en 22 jours le déchargement d'un navire de 1,713 tonneaux n'est pas en faute, et dès lors n'est point passible de surestaries (2).

Le capitaine ne peut réclamer des surestaries pour le nombre de jours pendant lesquels il a tardé à se faire délivrer le permis de débarquement (3). (*Vide* Contre-surestaries, p. 566.)

Vente. — Le contrat de vente n'est définitif entre les parties que s'il y a, suivant l'usage, agrément de la part de l'acheteur; le bordereau du courtier n'a donc aucune influence (4).

Si, en matière de vente de marchandises disponibles, la vente n'a pas été conçue avec la condition de *vu et agréé*, la faculté d'agrément est toujours sous-entendue (5).

Dans les marchés de 3/6 à livrer ou disponibles, la différence des degrés en moins ne donne pas lieu à résolution

(1) Trib. de comm. de Marseille, 13 janvier 1856; *J. M.*, 56-1-59.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 11 février 1856; *J. M.*, 56-1-61.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 1er juillet 1849; *J. M.*. 49-1-234.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 25 janvier; 2 mars 1849; *J. M.*, 49-1-38 et 41.

(5) Trib. de comm. de Marseille, 28 janvier 1849; *J. M.*, 40-38-41.

mais bien à une réfaction proportionnelle qui est réglée au profit de l'acheteur au double des degrés manquants (1).

S'il s'agit de blés disponibles à bord d'un navire et qu'il y ait avaries, on doit accorder seulement une bonification à l'acheteur ; ce dernier ne peut demander la livraison du blé d'un autre navire et le vendeur ne pourrait non plus l'imposer (2).

La vente des cotons des États-Unis qui se fait sur la place de Marseille, vu et agréé franc d'avaries et mouille, ne donne lieu néanmoins en cas d'avaries qu'à des bonifications au profit de l'acheteur et non à une résiliation (3).

Cette bonification se règle, sans frais, par le courtier qui a été chargé de la vente.

Les cuirs du Paraguay sont acceptés comme cuirs de Buénos-Ayres (4).

---

(1) Aix, 14 juin 1855 ; *J. M.*, 55-1-195.

(2) Trib. de comm. de Marseille, 6 juillet 1855 ; *J. M.*, 55-1-231.

(3) Trib. de comm. de Marseille, 27 mai 1856 ; *J. M.*, 56-1-188.

(4) Trib. de comm. de Marseille, 24 avril 1856 ; *J. M.*, 56-1-35.

— A Nantes les usages varient suivant la marchandise et même suivant les places de commerce. Ainsi, la place de Nantes fait presque exclusivement le commerce des sucres coloniaux, et on vend des cargaisons, c'est-à-dire des parties de sucre, sans se préoccuper du navire qui devra les transporter et sans échantillon, parce que cette denrée est connue par un *type* appelé *bonne quatrième*, qui en fixe le cours, ce qui permet de la vendre sans la voir sur les lieux. A son arrivée, si elle se trouve être *bonne quatrième*, elle est payée au prix de la transaction ; si elle est au-dessous, elle subit une dépréciation basée suivant les *nuances* qui la rendent de qualité inférieure ; au-dessus de *bonne quatrième*, l'acheteur paie une augmen-

USAGE DE PERNAMBUCO.

Prix du transport. — Le transport des marchandises à bord est à la charge du navire (1).

USAGE DE PHILADELPHIE.

Marques. — Les empreintes au pinceau ou à la brosse doivent servir à déterminer la qualité des marchandises soumises au contrôle des inspecteurs (2).

USAGE DE LA PLACE DE ROUEN.

Le plus souvent, à Rouen, on traite suivant l'usage du Havre, ce dernier étant fixe; mais aussi il arrive qu'on lui apporte des modifications : on se guide donc suivant cet usage, mais il ne fait pas loi.

---

tation dans le prix, toujours suivant les *nuances* au-dessus de *bonne quatrième*.

Quant à la réfaction, si à l'arrivée, la marchandise est avariée, on accorde à l'acheteur une indemnité ou réduction dans le prix, suivant la nature de l'avarie, ce qu'évalue le courtier chargé de lier les achats et ventes entre commerçants.

(1) Trib. de com. de Marseille, 12 décembre 1855 ; *J. H.*, 56-2-42.

(2) Trib. de comm. du Havre, 21 mars 1854 ; *J. H.*, 54-1-133.

§ 3. — POLICES D'ASSURANCES (1).

PLACE DE PARIS (2).

Sommaire.

Polices de Paris, Bordeaux, Marseille, Nantes, Rouen, Havre.

ARTICLE PREMIER. — La Compagnie prend à ses risques tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillages, captures et molestations de pirates, baraterie de patron, et généralement tous accidents et fortunes de mer.

ART. 2. — Les risques de guerre ne sont à la charge de la Compagnie qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'elle répond de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

ART. 3. — La Compagnie est exempte de tous dommages et pertes provenant du vice propre de la chose ; de captures,

(1) Dans notre ouvrage sur les *Principes du Droit maritime* nous avons longuement commenté les polices d'assurances maritimes, nous croyons devoir ici rappeler le texte de ces polices parce que, ainsi que nous l'avons dit déjà, elles se lient essentiellement au transport maritime.

(2) Cette police doit être prochainement révisée, pour être mise en harmonie avec la jurisprudence.

confiscations et événements quelconques provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin; de la baraterie de patron ayant caractère de dol ou de fraude, mais seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayant-droit, lorsque le capitaine est de leur choix; enfin, elle est exempte de tous frais quelconques de quarantaine, d'hivernage et de jours de planche.

Art. 4. — Dans les assurances à terme, la Compagnie est exempte, sauf convention contraire, des risques du Sénégal, en toutes saisons, et de ceux de la mer Noire, de la Baltique et des mers du Nord au delà de Dunkerque, du 1er octobre au 1er avril.

Art. 5. — Les risques sur facultés courent du moment de leur embarquement et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de destination. Les risques de transport par alléges et gabares de terre à bord et de bord à terre, dans les ports, rades et rivières de chargement et de déchargement, ainsi que tous transbordements au Havre ou à Honfleur pour monter à Rouen, sont toujours à la charge de la Compagnie.

En cas d'assurance à prime liée ou à terme, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers et provenant de leur vente ou de leur échange, jusqu'à concurrence de la somme assurée, et sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque, en cas de sinistre ou d'avarie.

Art. 6. — Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a démarré, et cessent cinq jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination,

à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait embarqué des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces cinq jours.

Art. 7. — Les risques de quarantaine sont à la charge de la Compagnie au lieu de la destination. Si le navire va faire quarantaine ailleurs, il est payé une augmentation de prime de 1 pour 100 par mois sur corps et de 3/4 pour 100 sur facultés, depuis le jour du départ jusqu'à celui du retour.

Art. 8. — En cas d'assurance à prime liée pour un voyage au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé au capitaine six mois de séjour, à compter du jour où il aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations; il n'est accordé que quatre mois pour les autres voyages. A l'expiration de ces termes, chaque mois de séjour en sus donne lieu à une augmentation de prime de 3/4 pour 100 par mois jusqu'à la fin du douzième mois. Dès lors, la Compagnie est déchargée de tous risques et a droit aux deux tiers de la prime liée fixée par la police, plus à l'augmentation de prime résultant de la prolongation du séjour.

Art. 9. — Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

Art. 10. — Si l'assurance est faite sur navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître le nom des navires au plus tard dans le délai de six mois pour les voyages au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; dans quatre mois pour les autres voyages de long cours; dans deux

mois pour les voyages de grand cabotage, et dans un mois pour ceux de petit cabotage, le tout à partir de la date de la police ; faute de quoi, la police est nulle de plein droit, et il est payé à la Compagnie 1/2 pour 100 de droit de ristourne pour les voyages de long cours, et 1/4 pour 100 pour ceux de cabotage.

ART. 11. — Si, l'assurance étant faite sur un navire partant d'Europe, le départ est retardé de plus de trois mois, à dater de la souscription du risque, la Compagnie a la faculté d'annuler la police, en conservant 1/4 pour 100 à titre de droit de ristourne.

ART. 12. — Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait après un an pour tous les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et après deux ans, pour les voyages au delà de ces caps, le tout à compter du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues sur la situation de l'objet assuré.

Le délaissement des facultés ne peut être fait que dans les cas prévus par le paragraphe précédent et par l'article 394 du Code de commerce, et, dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur. Aucun autre cas, même celui de vente en cours de voyage, ne donne droit au délaissement des facultés.

Le délaissement du corps ne peut être fait que dans les cas de défaut de nouvelles, de naufrage, d'échouement avec bris qui le rendent innavigable, ou d'innavigabilité pour toute autre fortune de mer.

Il est expressément dérogé aux dispositions du Code de

commerce (et notamment des articles 369 et 375) contraires à celles des trois paragraphes qui précèdent.

Art. 13. — Soit qu'il y ait ou non lieu à délaissement, et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'assuré est tenu de veiller au sauvetage des objets assurés et à leur conservation.

Art. 14. — Les avaries grosses se règlent indépendamment des avaries particulières sans aucune cumulation, et sont remboursées sous la retenue de 1 pour 100 de la valeur assurée pour les voyages de long cours, et de 2 pour 100 pour ceux de grand et de petit cabotage.

La portion de ces avaries incombant au fret ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance sur corps.

Art. 15. — Les avaries particulières sur corps, quille, agrès, apparaux et dépendances, se remboursent sous la déduction de 3 pour 100 de la valeur assurée.

Art. 16. — En cas d'assurance à prime liée ou à terme, chaque voyage est l'objet d'un règlement séparé. La fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit au premier paragraphe de l'article 5 et à l'article 6, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement.

Art. 17. — En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu.

Art. 18. — Il n'est admis dans les règlements d'avaries particulières sur corps, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer ; et tous les remplacements à la charge de la Compagnie supportent une réduction d'un tiers sur leur coût justifié au lieu des répara-

tions. Cette réduction s'applique également à toutes les réparations, fournitures et main d'œuvre; cependant, elle n'est jamais faite sur les ancres et n'est que de 15 pour 100 sur les chaînes-câbles en fer.

Les mêmes réductions sont applicables au règlement des indemnités dues pour avaries grosses par les assureurs sur corps.

Les vivres et gages de l'équipage, pendant les réparations du navire, ne sont point à la charge de la Compagnie.

Dans les risques de pêche, la Compagnie est exempte de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et le mouillage. De même, dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des ancres, chaînes, câbles et dépendances, n'est pas à la charge de la Compagnie.

Art. 19. — Les primes des emprunts à la grosse contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge de la Compagnie que jusqu'au lieu de destination de ce voyage. Tous emprunts faits audit lieu leur demeurent étrangers.

Art. 20. — Sont francs d'avaries particulières les fruits verts et secs, les fromages, les laines en suint, le sel, les plumes, les liquides en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles, et les marchandises sujettes à la rouille; cependant, en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries particulières sur ces objets sont payées sous déduction de 15 pour 100 de la valeur assurée.

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, la Compagnie ne paye que l'excédant de :

Trois pour cent sur : Alun, beurre, bois, brai et goudron, café en futailles, cannelle, cassia lignea, cire, clous de girofle, cochenille, cordages goudronnés, coton brut, draps et autres étoffes de laine, espèces monnayées, garance en futailles, indigo, laines lavées, métaux, merceries, orfévrerie et bijouterie fines, passementerie, pierres précieuses, piment en sacs, poivre en sacs, quinquina, rubans, savon, soies et soieries, soufre, suif, thé, toileries et autres tissus de lin et de coton, vif-argent, verdet.

Cinq pour cent sur : Alizari, bijouterie fausse, cacao en futailles, café en sacs ou balles, charbon de terre, colle en futailles ou en caisses, cordages non goudronnés, cornes, coton filé, curcuma, farine en barils, gingembre en futailles, gomme en futailles, riz en futailles, sellerie, sucre en futailles ou en caisses, tabacs en futailles.

Dix pour cent sur : Amandes en futailles, amidon, anis, cacao en sacs ou balles, café en vrac, chanvre et lin, crins et poils, cuirs et peaux, écorce de chêne, farine en sacs, fleur de soufre, gingembre en sacs, gomme en sacs ou en vrac, grains et graines en barils ou en sacs, gravures et lithographies, laines cachemire, liquides en futailles, noir animal, noix de galle, papier et librairie en caisses, pelleteries, poissons secs ou salés, poivre et piment en vrac, potasse, perlasse et védasse, riz en sacs, sel de soude, soude, sucre en sacs ou balles, sumac, tabac en sacs ou balles, teintures, toiles bleues dites guinées, viandes salées.

Quinze pour cent sur : Cacao en vrac, grains et graines

en vrac, légumes secs, nitrates, paille et foin, papier et librairie en balles, tourteaux.

La quotité de franchise sur les objets non désignés est fixée à 5 poun 100.

La franchise de 10 pour 100 déterminée ci-dessus pour les liquides en futailles est indépendante de la franchise du coulage ordinaire, laquelle est fixée à 2 pour 100 pour le petit cabotage, à 5 pour 100 pour le grand cabotage, et à 10 pour 100 pour le long cours.

Art. 21. — Les franchises déterminées par l'article précédent ne se prélèvent que dans le cas d'avaries matérielles. Les avaries particulières qui ne se composent que de frais, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées sous la retenue de 1 pour 100 de la somme assurée, et cela indépendamment des avaries particulières matérielles.

Art. 22. — Les sommes souscrites par la Compagnie sont la limite de ses engagements : elle ne peut jamais être tenue de payer au delà.

Art. 23. — Les indemnités pour sinistres et avaries grosses et particulières sont réglées suivant les lois et usages de France, quels que soient les lieux où le sinistre est survenu, où le voyage s'est terminé et où le règlement en a été opéré.

Art. 24. — Toutes pertes et avaries à la charge de la Compagnie sont payées comptant et sans escompte, quinze jours après la remise des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

Art. 25. — En cas de paiement de perte ou d'avarie avant l'échéance du billet de prime, la Compagnie peut déduire de l'indemnité due par elle le montant de ce billet, qui, alors, doit être admis comme comptant.

Art. 26. — En cas de non-paiement de la prime, constaté par huissier, la Compagnie a la faculté d'exiger caution ou d'annuler l'assurance.

Art. 27. — Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

Art. 28. — La Compagnie et les assurés, chacun en ce qui les concerne, s'engagent à se conformer aux lois et règlements maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police.

Art. 29. — La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant à la lieue et demie par heure.

Nota. Les conditions de cette police dérogent, comme on l'a vu, dans certains articles, aux dispositions du Code de commerce. Cette dérogation n'étant pas contraire à l'ordre public, elle devient nécessairement la loi des parties.

PLACE DE BORDEAUX.

Article premier. — Les assureurs prennent à leurs risques tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, captures et molestations de pirates, baraterie de patron, et généralement tous accidents et fortunes de mer.

Art. 2. — Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'ils répondent de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Art. 3. — Les assureurs sont exempts de tous dommages et pertes *provenant du vice propre de la chose,* de captures, confiscations, événements quelconques, provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin ; de la baraterie de patron ayant le caractère de dol ou de fraude, mais seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires des navires ou de leurs ayant-droit, lorsque le capitaine

est de leur choix ; enfin ils sont exempts de tous frais quelconques de quarantaine, d'hivernage et de jours de planche.

Art 4. — Dans les assurances à terme, les assureurs sont exempts des risques de la mer Noire, de la Baltique et des mers du Nord en Europe, au-delà des latitudes de Dunkerque et de la pointe de Hartland (Devonshire) du 1er octobre au 1er avril. Les voyages de Londres demeurent cependant assurés en toutes saisons.

Art. 5. — Les risques sur facultés courent du moment de leur embarquement, et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de destination. Les risques de transport par alléges et gabares de terre à bord, et de bord à terre, dans les ports, rades et rivières, de chargement et de déchargement, ainsi que tous transbordements au Havre ou à Honfleur pour monter à Rouen, sont toujours à la charge des assureurs.

En cas d'assurance à prime liée ou terme, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers, provenant de leur vente ou de leur échange, jusqu'à concurrence de la somme assurée, sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque, en cas de sinistre ou d'avarie.

Art. 6. — Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a démarré, et cessent cinq jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces cinq jours.

Art. 7. — Les risques de quarantaine sont à la charge

des assureurs. Si le navire fait quarantaine partout ailleurs qu'au lieu de sa destination, il est payé une augmentation de prime de 1 pour 100 par mois sur corps et de 3/4 pour 100 sur facultés, pendant la quarantaine et pendant le voyage pour s'y rendre et en revenir.

Les mêmes augmentations de primes sont applicables au cas où un navire, trouvant son port de destination bloqué, séjournerait devant ce port ou relèverait pour d'autres. Dans ce cas, les assureurs continueraient à courir les risques pendant tous séjours et relèvements, sans cependant que cette prolongation pût être de plus de six mois, à dater de l'arrivée devant le port bloqué ; mais ils ne répondent d'aucuns frais ou augmentation de dépenses résultant de ces relèvements et séjours.

Art. 8. — En cas d'assurance à prime liée pour un voyage au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé au capitaine six mois de séjour, à compter du jour où il aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations ; il n'est accordé que quatre mois pour les autres voyages. A l'expiration de ces termes, chaque mois de séjour en sus donne lieu à une augmentation de prime de 3/4 pour 100 par mois jusqu'à la fin du douzième mois. Dès-lors les assureurs sont déchargés de tous risques, et ont droit aux deux tiers de la prime liée fixée par la police, et de plus à l'augmentation de prime résultant de la prolongation de séjour.

Art. 9. — Dans tous les cas, excepté ceux de relâche forcée, où le navire se trouvera du 1er janvier au 15 avril inclus, sur les rades de l'île de la Réunion, ou du 15 juillet

au 15 octobre inclus, sur celle de Saint-Pierre-Martinique, la prime stipulée sera augmentée de 1/2 pour 100 par quinzaine de séjour. L'augmentation sera de 1/4 pour 100 seulement, pour les facultés, à Saint-Pierre-Martinique.

Art. 10. — Si l'assurance est faite sur navires à désigner, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire dans le délai de six mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dans quatre mois pour les autres voyages de long cours, dans deux mois pour les voyages de grand cabotage, et dans un mois pour ceux de petit cabotage ; le tout à partir de la date de la police ; faute de quoi la police est nulle de plein droit, et il est payé aux assureurs 1/4 pour 100 de droit de ristourne.

Art. 11. Si, l'assurance étant faite sur un navire partant d'Europe, le départ est retardé de plus de trois mois, à dater de la souscription du risque, l'assureur a la faculté d'annuler la police avant le départ du navire, en conservant 1/2 pour 100 à titre de droit de ristourne et pour risques courus.

Art. 12. — En aucun cas, sauf ceux prévus par les articles 375 et 394 du Code de commerce, le délaissement des facultés ne peut être fait, si, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle n'absorbe pas les trois quarts de la valeur.

Le délaissement du corps ne peut être fait que dans les cas de défaut de nouvelles, de naufrage, d'échouement avec bris qui le rend innavigable, ou d'innavigabilité par toute autre fortune de mer.

Art. 13. — Le délaissement pour défaut de nouvelles

peut être fait après six mois pour les voyages de cabotage dans les mers d'Europe; après un an pour tous autres voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance; et enfin, après dix-huit mois, pour tous voyages au-delà de ces caps; le tout, à compter du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues sur la situation du navire. (Le tout par dérogation à l'article 375 du Code de commerce.)

Art. 14. — Soit qu'il y ait ou non lieu à délaissement, et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'assuré est tenu de veiller au sauvetage des objets assurés et à leur conservation.

Art. 15. — Les avaries grosses sont remboursées sous la retenue de 1 pour 100 de la valeur assurée; elles se règlent indépendamment des avaries particulières et sans aucune cumulation.

La portion de ces avaries, incombant au fret, ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance sur corps.

Art. 16. — Les avaries particulières sur corps, quille, agrès, apparaux et dépendances, se remboursent sous la déduction de 3 pour 100 de la valeur assurée.

Art. 17. — En cas d'assurance à prime liée ou à terme, chaque voyage est l'objet d'un règlement séparé. La fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit au premier paragraphe de l'article 5 et à l'article 6, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement.

Art. 18. — En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, et dont

le fret sauvé revient aux assureurs sur corps, conformément à l'article 386 du Code de commerce.

Art. 19. Il n'est admis, dans les règlements d'avaries particulières sur corps, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer; et tous les remplacements, *fournitures et main d'œuvre à la charge des assureurs supportent une réduction d'un tiers sur le coût justifié au lieu des réparations, pour compenser la différence du vieux au neuf.* Cependant cette réduction n'est jamais faite sur les ancres, et elle n'est que de 15 pour 100 sur les chaînes-câbles en fer.

Les mêmes réductions sont applicables au règlement des indemnités dues pour avaries grosses par les assureurs sur corps.

Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et le mouillage. De même dans les divers mouillages de l'île de la Réunion, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des ancres, chaînes, câbles et dépendances, n'est pas à la charge des assureurs.

Art. 20. — Les primes des emprunts à la grosse contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination, compris qu'ils soient dans l'assurance. Tous emprunts faits audit lieu et pour voyages subséquents, leur demeurent étrangers.

Art. 21. — Sont francs d'avaries particulières, les

fruits verts et secs, les pommes de terre et autres légumes verts non dénommés ci-dessous, les plantes, les rotins, les animaux, les laines en suint, les plumes et duvets, les fromages, les liquides en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles, les objets sujets à la rouille, le sel, la chaux, les allumettes chimiques et la poudre; cependant, en cas d'abordage ou échouement avec bris, les avaries particulières, sur ces objets, sont payées sous déduction de 15 pour 100 de la valeur assurée.

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant de :

Trois pour cent sur : Alun, beurre, brai et goudron, café en futailles, cannelle, cassea lignea, cire, clous de girofle, cochenille, cordages goudronnés, coton brut, draps et autres étoffes de laine, espèces monnayées, garance en futailles, indigo, laines lavées, métaux, merceries, orfévrerie et bijouterie fine, passementerie, pierres précieuses, piment en sacs, poivre en sacs, quinquina, rubans, savon, soies et soieries, soufre, suif, thé, toileries et autres tissus de lin et de coton, vif-argent, verdet.

Cinq pour cent sur : Alizari, bijouterie fausse, cacao en futailles, café en sacs ou balles, charbon de terre, colle en fûts ou en caisses, cordages non goudronnés, cornes, coton filé, curcuma, farine en barils, gingembre en futailles, gomme en futailles, riz en futailles, sellerie, sucre en fût, ou en caisses, tabac en futailles.

Dix pour cent sur : Amandes en fût, anis, amidon, arachides, biscuits en futailles, cacao en sacs ou balles, café en vrac, chanvre et lin, chapellerie, chapeaux et tissus de

paille, conserves alimentaires en boîtes de fer-blanc, crins et poils, cuirs et peaux, écorces de chêne, farine en sacs, fleur de soufre, gingembre en sacs, gomme en sac ou en vrac, grains, graines en barils ou sacs, gravures et lithographies, jalap, laines cachemire, liquides en futailles, noix de galle, papier et librairie en caisses, pelleteries, poissons secs et salés, poivre et piment en vrac, potasse, perlasse, védasse, riz en sacs, salsepareille, sumac, sel de soude, soude, sucre en sacs ou balles, tabac en sacs ou balles, teintures, toiles bleues qui sont dites guinées, viandes salées.

Quinze pour cent sur : Cacao en vrac, graines en vrac, guano et autres engrais, légumes secs, nitrates, paille et foin, papier et librairie en balles, tourteaux.

La quotité de franchise sur les objets non désignés ci-dessus est fixée à 5 pour 100.

La franchise de 10 pour 100 déterminée ci-dessus pour les liquides en futailles, est indépendante de la franchise du coulage ordinaire, laquelle est fixée à 2 pour 100 pour le petit cabotage, à 4 pour 100 pour le grand cabotage, et à 10 pour 100 pour le long-cours.

Art. 22. — Les franchises déterminées par l'article précédent, ne se prélèvent que pour les avaries matérielles. Les avaries particulières qui ne se composent que de frais ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursées sous la retenue de 1 pour 100 de la somme assurée, et cela, indépendamment des avaries particulières matérielles.

Art. 23. — Les indemnités pour sinistres et avaries

grosses et particulières sont réglées suivant les lois et usages de France, quels que soient les lieux où le sinistre est survenu, où le voyage s'est terminé et où le règlement en a été opéré.

Art. 24. — Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant au porteur de la police, sans qu'il soit besoin de procuration, trois mois après la remise des pièces justificatives. — Toutefois, les assureurs ont la faculté de se libérer par anticipation, en retenant l'escompte à raison de 6 pour 100 l'an.

Art. 25. — La prime échue ou non échue se déduit toujours comme comptant des pertes ou avaries payées par les assureurs.

Art. 26. — En cas de non-paiement de la prime, constaté par huissier, les assureurs ont la faculté d'exiger caution ou d'annuler l'assurance.

Art. 27. — Le taux des intérêts à régler entre les assureurs et les assurés, est invariablement fixé à 6 pour 100 l'an.

Art. 28. — Le droit de ristourne est réduit à 1/4 pour 100, par dérogation à l'article 358 du Code de commerce. La ristourne aura lieu sans frais pour les risques sur navire partant de France.

Art. 29. — Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

Art. 30. — La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement

et de bonne foi, les parties renonçant à la lieue et demie par heure.

Art. 31. — Lorsque les primes ou augmentations de primes sont calculées par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

Art. 32. — Les liquides seront divisés en séries de 1,000 fr. au moins ; toute autre espèce de marchandises en séries de 2,000 fr. au moins, en suivant l'ordre des numéros, marques, contre-marques. Chaque pour compte dûment justifié, chaque espèce de marchandise et chaque série formera un capital distinct et séparé.

Art. 33. — Les frais du présent contrat, consistant en frais de registre, police, avenants et timbres, sont à la charge des assurés : ils sont fixés à 1 fr. par police de 2,000 et au-dessous, à 2 fr. pour celles au-dessus ; et selon les dimensions du papier, à 1 et 2 fr. pour les avenants.

Art. 34. — La somme souscrite par chaque assureur est la limite de ses engagements ; il ne peut jamais être tenu de payer au-delà.

La garantie de chaque assureur est personnelle et exempte de toute solidarité quelconque.

Art. 35. — Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et règlements maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police qui est, en tout ce qui tient aux clauses imprimées, conforme à l'original déposé au greffe du tribunal de commerce.

RÉUNION D'ASSUREURS.

PLACE DE MARSEILLE.

ARTICLE PREMIER. — Les assureurs prennent à leurs risques toutes pertes et dommages provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau, jet, feu, pillage, piraterie et généralement de tous accidents et fortunes de mer; enfin, et par convention expresse, les prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage connues sous le nom de *baraterie de patron*.

ART. 2. — Les assureurs sont exempts de tous risques de guerre, hostilités, représailles, arrêts par ordre de puissance, interdiction de commerce, blocus, capture, confiscations et molestations quelconques de gouvernements amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Ils sont également exempts de tous événements quelconques résultant de la violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin, de la part de qui que ce soit, du vice propre de la chose assurée et de tous frais

d'hivernage, de quarantaine et jours de planche; ces exemptions subsisteront lors même que les pertes et dommages proviendraient de baraterie.

Art. 3. — Les risques sur marchandises ou espèces courent du moment de leur embarquement et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de la destination. Les risques d'alléges et de gabares, tant à l'embarquement qu'au débarquement, sont à la charge des assureurs. Il est permis au capitaine d'alléger, transborder et recharger dans les fleuves et rivières, de même que pour l'entrée et la sortie des lazarets.

Art. 4. — En cas d'assurance à terme, à prime liée, ou avec faculté de faire échelle, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers et provenant de leur vente, ou de leur échange, jusqu'à concurrence de la somme assurée, sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque lors du sinistre ou avarie.

Art. 5. — Les risques sur corps au voyage courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut, du moment où il a fait voile, et cessent quinze jours après qu'il a été ancré ou amarré en libre pratique au dernier lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage, avant l'expiration de ces quinze jours.

Art. 6.—Soit que l'assurance porte sur corps, soit qu'elle porte sur facultés, il est permis au capitaine de dérouter, rétrograder et faire échelle partout où besoin sera, pour accomplir l'objet du voyage assuré.

Art. 7. — Si l'assurance est faite *in quo vis*, soit sans désignation de navire, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire au plus tard dans six mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; dans trois mois pour les autres voyages de long cours et pour ceux de grand cabotage, et dans deux mois pour les voyages de petit cabotage; le tout à partir de la date de la police. A l'expiration de ces délais, les assureurs auront le droit de signifier à l'assuré qu'ils résilient le risque. La police sera nulle dix jours après la date de la signification, et il sera dû aux assureurs, en indemnité, un cinquième de la prime pour droit de ristourne.

L'assuré est tenu de communiquer aux assureurs tous avis de chargement, dès la réception des connaissements ou nouvelles, et au plus tard, dans les dix jours de cette réception.

Art. 8. — Si l'assurance est faite en prime liée ou avec faculté de faire échelle, quel que soit l'aliment du risque, il est accordé au capitaine quatre mois de séjour à compter du jour où il aura abordé le premier port d'échelle ou celui de destination. A l'expiration de ce terme, chaque mois en sus donne lieu à une augmentation de prime de 3/4 pour 100 par mois jusqu'à la fin du douzième mois de séjour. Dès lors, les assureurs sont déchargés de tous risques, et ils ont droit aux deux tiers de la prime fixée par la police, et à l'augmentation résultant de la prolongation de séjour.

Art. 9.—Si l'assurance étant faite sur ou par navire partant d'Europe, du Levant ou des côtes d'Afrique, le départ

est retardé de plus de trois mois, ou de plus de six mois pour tous autres voyages, à dater de la souscription du risque, les assureurs ont la faculté d'annuler l'assurance par une simple notification, en conservant 1/4 pour 100 pour droit de ristourne.

Art. 10. — Dans tous les cas, excepté ceux de relâche forcée, où le navire, sur ou par lequel porte l'assurance, se trouvera du 1er janvier au 15 avril, sur les rades de l'île de la Réunion (Bourbon), du 15 juillet au 15 octobre sur la rade de Saint-Pierre (Martinique), la prime stipulée sera augmentée de 1/2 pour 100 par quinzaine de séjour.

Art. 11.—La prime stipulée sera augmentée de 3/4 p. 100 par mois dans le cas où un navire, trouvant son port de destination bloqué, séjournerait devant ce port ou relèverait pour d'autres. Les assureurs continueraient à courir les risques pendant tous séjours et relèvements, sans cependant que cette prolongation pût être de plus de six mois, à dater de l'arrivée devant le port bloqué; mais ils ne répondent d'aucuns frais ou augmentation de dépense résultant de ces relèvements et séjours.

Art. 12.—Lorsque les primes ou les augmentations sont stipulées par périodes mensuelles ou autres, toute période commencée comptera comme finie.

Art. 13.—Dans les assurances à terme, soit à temps limité, les assureurs sont exempts, sauf convention contraire, des risques du Sénégal et de Californie en toutes saisons, de ceux des mers Noire et Baltique, du 1er septembre au 1er avril, et enfin de ceux de la mer du Nord au-delà de Dunkerque du 1er octobre au 1er avril.

Dans ces mêmes assurances et dans celles sur argent à la grosse, ils sont francs de toutes avaries; mais lorsque, par clause spéciale, ils répondent des avaries sur les risques à terme, chaque voyage est, de même que dans les assurances à prime liée, l'objet d'un règlement séparé; la fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit en l'article 5, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement après.

Art. 14.—Hors le cas de survenance de guerre pendant le voyage assuré, les délais établis par l'article 375 du Code de commerce, pour le délaissement à défaut de nouvelles, sont réduits comme suit : à six mois pour le petit et le grand cabotage, excepté pour les voyages des mers Noire et Baltique, pour lesquels le délai est de neuf mois; un an pour les voyages de long cours; et pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dix-huit mois pour l'aller et quinze mois pour le retour.

Art. 15.—Dans le cas d'avaries grosses ou communes, les assureurs ne paient que l'excédant de 1 pour 100 de la somme assurée sur les monnaies et matières d'or ou d'argent, et de 3 pour 100 sur tous autres objets. Néanmoins, ils ne paient que l'excédant de 10 pour 100 sur corps et cargaison des navires grecs, russes et ottomans venant des échelles du Levant et des mers Noire et d'Azof.

Les avaries grosses ou communes ne peuvent jamais être cumulées avec les avaries particulières, non plus que celles d'aller avec celles de retour; elles seront réglées séparément, et les retenues seront faites sur chaque espèce d'avaries.

Art. 16. — Les assureurs ne paient que l'excédant de 3 pour 100 de la somme assurée sur les avaries particulières au corps du navire, et profitent seuls de la valeur entière du vieux doublage et de tous autres objets remplacés.

Il n'est admis, dans les règlements de ces avaries que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer; et tous remplacements, toutes réparations, fournitures, main-d'œuvre et accessoires à la charge des assureurs supportent une réduction d'un tiers sur leur coût brut justifié. Cependant cette réduction n'est jamais faite sur les ancres, et elle n'est que de 15 pour 100 sur les chaînes-câbles en fer.

Les vivres et gages de l'équipage ne sont, dans aucun cas, à la charge des assureurs.

Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, chaînes, ancres, câbles et dépendances pendant la pêche et le mouillage. De même, dans les divers mouillages de l'île de la Réunion (Bourbon), la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des chaînes, ancres, câbles et dépendances, n'est pas à la charge des assureurs.

Art 17.—Les primes des emprunts à la grosse contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au lieu de destination de ce voyage, et proportionnellement au montant de l'indemnité mise à leur charge par le règlement d'avaries. Il en est de même de la commission d'a-

vances de fonds et des autres frais accessoires et proportionnels. Tous emprunts et avances de fonds faits au lieu de destination demeurent étrangers aux assureurs; dans les assurances à prime liée, le voyage d'aller est toujours distinct de celui de retour.

Dans le cas où l'emprunt à la grosse serait contracté pour un lieu autre que celui de destination stipulé dans la police, les assureurs ne seront tenus au change maritime que proportionnellement au voyage assuré.

Art. 18. — Le délaissement du corps ne peut être fait que dans le cas de défaut de nouvelles ou dans celui d'innavigabilité absolue produite par naufrage, échouement avec bris ou toute autre fortune de mer. L'innavigabilité relative produite par le défaut de fonds ou de matériaux, par l'importance des dépenses à faire, ou par toute autre cause, ne donne lieu qu'à règlement en avaries, même dans les risques francs de toutes avaries. L'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu.

La vente en cours de voyage de blés, grains, graines, légumes et farines, dont la détérioration matérielle n'ira pas à trois quarts de la valeur, ne donnera lieu qu'à l'action d'avarie qui sera exercée conformément à l'article 23 cidessous et d'après les prix au lieu de la vente.

Il est expressément dérogé aux dispositions du Code de commerce contraires au présent article.

Art. 19. — Dans les risques sur facultés francs de toutes avaries, le délaissement ne peut être fait que dans les cas prévus par les articles 375 et 394 du Code de commerce et

dans celui où indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur de la marchandise arrivée au lieu de reste.

Art. 20. — Sont francs d'avaries particulières : les fruits verts et secs, fromages, sels, salaisons, pommes de terre, noir animal, viandes sèches dites *tasajo*, animaux, vivres de bord, conserves alimentaires, plantes, rottins, chaux, allumettes chimiques, parfumeries, fleurs artificielles, coiffures de femmes, tableaux, cuirs formant tapisserie, natron, poudre, plumes et duvet, chiffons, tourteaux, guano et autres engrais liquides, glaces, verreries et verroteries, porcelaines et autres objets (même compris dans l'un des articles dénommés ci-après à l'article 21), fragiles ou sujets à la rouille ou oxydation, ainsi que les laines, sparteries, pailles et foins chargés sur le tillac. Les assureurs ne sont pas garants du coulage et de tous frais quelconques faits pour le prévenir ou le réparer, sur les liquides, graisses, mélasses et suifs, non plus que de la mort des animaux, quelle qu'en soit la cause; néanmoins, les avaries sur ces articles seront payées par les assureurs sous une retenue de 20 pour 100 dans les cas prévus par l'article 22 ci-dessous. (Cet article 22 dispose que si l'assuré profite de l'action d'avarie, il supporte les franchises.)

Art. 21. — En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant des franchises ci-après calculées sur la somme assurée :

Trois pour cent sur : Beurre, bois de teinture et autres, brai et goudron, cafés en futailles, cire, cochenille en caisses, barils ou surons, cordages goudronnés, cotons en

laine, draps et autres étoffes de laine, épices de toute espèce en futailles, merceries, quincailleries, orfévreries et bijouteries fines, passementeries, quinquina, savons, soies et soieries, soufre, suif, thé, toileries et tissus de lin et de coton, verdet en futailles, vif-argent.

Cinq pour cent sur : Cacaos en futailles, cafés en sacs ou balles, cannelle, cassia lignea, cochenille en sacs ou balles, colle en futailles ou en caisses, cordages non goudronnés, cotons filés, cuirs et peaux tannés ou corroyés, épiceries de toute espèce en sacs ou balles, farine en barils, garance en futailles, gingembre en futailles, gomme en futailles ou en caisses, indigos, laines lavées, poivre, quercitron, riz en futailles, rocou, sclleries, sucres en futailles ou caisses, tabacs en futailles.

Dix pour cent sur : Alizaris, alun, anis, amidons, arachides, bijouterie fausse, biscuit en futailles, bois de teinture moulu, brosseries, cacaos en sacs ou balles, cafés en vrac, cafés verts, Brésil, Haïti, charbon de terre, chanvre et lin, chapeaux et tissus de paille, chapellerie, cigares, couleurs préparées, crins et poils, cuirs et peaux en poil, drogueries non désignées, écorce de chêne, éponges, farine en sacs ou en balles, fleur de soufre, gants de peau, gingembre en sacs ou balles, gomme en sacs ou en vrac, horlogerie, instruments de musique de toute espèce, laines lavées à dos, laines pellades, laines cachemire, liége en planche, meubles, noix de galle en fûts, papier en caisses, pâtes d'Italie, pelleteries, potasse, perlasse, védasse, réglisse (bois et suc), salpêtre et nitrates, soude, sel de soude, sucres en sacs ou balles, teintures, toiles à

voiles et d'emballage, idem bleues dites guinées, verdet en sacs ou balles, viandes salées.

Quinze pour cent sur : Amandès en futailles, blés, grains, graines, bouchons, cacaos en vrac, carnasse, cartes géographiques et à jouer, cendres gravelées, chardons, chaussures, cocons de vers à soie, cornes, râpures de cornes, cuirs en saumure, gravures, lithographies et bois dorés, glucose et fécules de toute espèce, habillements et linges autres que neufs, laines en suint et de chevron, légumes, riz en sacs ou balles, machines, mécaniques, noix de galle en sacs, onglons, os d'animaux, orge perlé, orseille, paille, foin sous tillac, papier en balles, librairie, poissons secs ou salés, sparteries sous tillac, sumac, tabac en sacs ou balles.

En cas d'avaries particulières sur des objets non désignés dans le présent article, les quotités de franchises sont déterminées par analogie avec les articles qui y sont désignés.

Les franchises déterminées ci-dessus, ne se prélèvent que sur les avaries matérielles et frais accessoires. Les avaries particulières qui ne se composent que de frais étrangers aux dommages matériels, ou qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont réglées séparément et remboursées sous la retenue de 1 pour 100 de la somme assurée, et cela indépendamment des avaries particulières matérielles.

Art. 22. — Lorsque, dans les cas qui donnent lieu au délaissement, l'assuré, profitant des dispositions de l'article 409 du Code de commerce, exercera l'action d'avarie,

et dans les cas aussi de l'article 393 du même Code, les assureurs jouiront des franchises ou retenues partielles stipulées dans les articles ci-dessus.

Art. 23. — Si les marchandises sont assurées par séries, les séries ne seront jamais réglées autrement que par ordre de numéros ou de lettres, et il ne sera admis aucune série d'une valeur moindre de 2,000 fr.; toute fraction de série sera jointe à la série précédente et en augmentera la valeur. Néanmoins, toute assurance est faite divisément pour chaque espèce et qualité de marchandises et pour chaque pour-compte dûment justifié; chaque espèce de marchandises, chaque pour-compte et chaque série formant toujours un capital distinct et séparé, comme s'il y avait autant de polices que de séries.

La quotité des avaries particulières sur marchandises est déterminée par la comparaison de la valeur *au brut* qu'aurait eue la marchandise en état sain au jour de l'estimation ou de la vente, avec la valeur *au brut* de la partie avariée estimée par experts ou constatée par la vente aux enchères publiques, sans aucune déduction de droits, fret, ou autres frais.

En cas d'avaries particulières sur grains, graines, légumes, farines, laines, denrées coloniales, drogueries, teintures, épiceries, cuirs ou peaux, en destination pour Marseille, la partie avariée sera vendue aux enchères publiques pour en déterminer la valeur. L'existence et les causes de l'avarie seront constatées par une expertise préalable. Ladite expertise, la vente et la fixation du prix en état sain de la marchandise avariée ne seront obligatoires pour les

assureurs que lorsqu'elles auront été faites par experts ou courtiers contradictoirement nommés.

L'assuré supportera le prorata à tous frais de constatation et d'expertise sur les séries dont l'avarie n'excédera pas la franchise.

Art. 24. — Les sommes souscrites par chaque assureur sont la limite de ses engagements : il ne peut jamais être tenu de payer au-delà de la somme assurée, même dans les risques à terme.

Art. 25. — En cas de sinistre ou perte des objets assurés, les assureurs paieront à l'assuré ou au porteur de la présente police, sans pouvoir en exiger ni ordre ni procuration, sous l'escompte de 3 pour 100, la somme assurée ; et ce, un mois après le délaissement, aux formes de droit des objets assurés, et la signification des pièces justificatives. Les avaries seront payées comptant après règlement.

Art. 26. — Les primes sont payables comptant sous escompte, ou en billets non négociables, souscrits au profit et non à l'ordre des assureurs. Toutes les primes et les billets, échus ou non échus, dus par l'assuré, seront, même en cas de faillite, donnés et reçus par l'assuré ou par le porteur de la police, pour comptant, en paiement de toutes pertes et avaries.

Art. 27. — En cas de non-paiement de la prime constaté par huissier, les assureurs ont la faculté d'exiger caution, et à défaut de caution, d'annuler l'assurance par une simple déclaration.

Art. 28. — Toute annulation de risque et toute ristourne

excédant 50 pour 100 de la somme assurée, seront soumises à un droit du cinquième de la prime sur la totalité de la somme ristournée, en faveur des assureurs.

Art. 29. — Il est convenu que le capitaine pourra être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

Art. 30. — Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et règlements maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police.

Art. 31. — La présente police est faite et consentie pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant réciproquement à la présomption légale de la lieue et demie par heure.

Les assurés déclarent faire tout assurer, la prime, la prime des primes et l'escompte.

PLACE DE NANTES.

Le soussigné assure à M....., domicilié....., agissant pour..... compte....., chacun la somme par eux ci-après déclarée sur . . . .
. . . .
. . . .

Observation générale. — Les assurances sur corps portent aussi sur les agrès et apparaux, ustensiles, embarcations, vivres et avances aux équipages, armements et mise-hors, et généralement sur toutes les appartenances et dépendances; et celles sur marchandises les comprennent toutes de quelque nature qu'elles soient. Il est de plus convenu que le capitaine ci-dessus désigné pourra être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre.

ARTICLE PREMIER. — L'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, et moyennant la prime de..... pour 100, payable à l'échéance de un mois après connaissance d'arrivée; en cas de règlement d'avaries ou d'abandon, la prime sera toujours considérée comme échue et reçue en paiement des pertes.

ART. 2. — Sous les réserves stipulées plus loin, sont aux risques des assureurs, toutes pertes ou dommages qui arri-

vent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau; par jet, feu, prise, pillage, baraterie de patron, pirates, barbaresques, corsaires insurgés ou indépendants, sous quelque pavillon ou dénomination qu'ils soient, écumeurs de mer, et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

Art. 3. — Ne sont point à leurs charges : 1° Les déchets, diminutions, pertes ou détériorations qui arrivent par vice propre de la chose; 2° les frais de quarantaine; 3° les pertes ou dommages résultant de contrebande et de commerce clandestin. Cette troisième réserve n'est applicable que vis-à-vis de l'armateur seul, tous autres assurés restant garantis à moins que les fraudes dont il est cas n'aient lieu de leur consentement ou de celui de leurs ayant-droit.

Art. 4. — Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'ils répondent de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre.

Art. 5. — Dans les cas d'assurances à l'année : 1° les risques, dans la mer Baltique et la mer Noire, du 1er octobre au 31 mars inclusivement, seront passibles d'augmentation de prime à régler de gré à gré ou par arbitres; 2° les risques de blocus, officiellement connus au lieu et avant la date du départ du navire, ne sont point aux charges des assureurs.

Art. 6. — Il n'y aura pas d'augmentation de prime pour les risques de quarantaine au lieu de l'arrivée ; mais si, pour faire quarantaine, le navire, par suite des règlements sanitaires, relève pour un autre lieu, ou s'il la fait au Hoc ou sur la rade du Havre, il sera acquis aux assureurs une augmentation de prime réglée par arbitres.

Art. 7. — Les risques sur marchandises commencent du moment où elles ont été chargées dans le navire, ou dans les alléges pour les y porter, et finissent à l'instant où elles sont délivrées à terre.

Art. 8. — A défaut de stipulations spéciales, les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, à défaut, du moment où il a démarré ; ils cessent trente jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa dernière destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait embarqué des marchandises pour un nouveau voyage avant l'expiration de ces trente jours.

Art. 9. — Si l'assurance porte sur, ou par navire désigné, en cas de non mise en mer après six mois de la date de la police, pour les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, neuf mois pour ceux au-delà desdits caps, la prime convenue sera augmentée de 1 pour 100. — Au bout d'un an, dans le premier cas, et de quinze mois dans le second, il sera alloué aux assureurs 2 pour 100, et le contrat sera nul à partir de l'expiration de ces dernières époques.

Art. 10. — Si l'assurance est faite sur navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître le nom des

navires, au plus tard dans le délai de six mois, pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; dans quatre mois, pour les autres voyages de long cours; dans deux mois, pour les voyages de grand cabotage; et dans un mois, pour ceux de petit cabotage; le tout à partir de la date de la police; faute de quoi, la police est nulle de plein droit, et il est payé aux assureurs 1/2 pour 100 de droit de ristourne, pour les voyages de long cours, et 1/4 pour 100 pour ceux de cabotage.

Art. 11. — Le droit de ristourne ou de résiliement sera de 1/4 pour 100, sans dérogation, sauf celui pour assurances par navires indéterminés qui reste fixé à 1/2 pour 100.

Art. 12. — Si, l'assurance étant faite sur un navire partant d'un lieu en Europe, le départ ou le commencement du risque est retardé de plus de trois mois, part de la souscription du risque, les assureurs ont la faculté d'annuler la police et droit à 1/2 pour 100 de ristourne. Si le départ a lieu d'un point hors d'Europe, et qu'il soit retardé de plus de quatre mois à dater de la cessation des risques du voyage précédent, il y aura lieu à une augmentation de prime de 3/4 pour 100 par mois sur corps, et à 1/2 pour 100 sur facultés, à compter de l'expiration des quatre mois précités jusqu'au jour du départ dudit lieu.

Art. 13. — Les assurés sur marchandises, autres que celles pour compte de l'armement, sont dispensés de rapporter le certificat de visite du navire.

Art. 14. — Dans le cas d'avaries particulières sur marchandises, les assureurs ne paieront que l'excédant de :

Trois pour cent sur. Alun, beurre et viandes salées en barils, bois, brai et goudron, café en boucauts, cannelle, cassia lignea, charbon de terre, cire, clous de girofle, cochenille, cordages goudronnés, cornes, coton brut en balles, espèces monnayées, farines en barils, garance en futailles, indigo en caisses, laines lavées, métaux, orfévrerie et horlogerie fines, pierres précieuses, piment en sacs, poivre en sacs, quinquina, savon en caisses, soies et soieries en caisses de fer-blanc, soufre, suif en fûts, thé, vif-argent, verdet.

Cinq pour cent sur : Alizari, bijouterie fausse, cacao en futailles, café bourbon en sacs vacoua, colle en futailles ou en caisses, cordages non goudronnés, coton filé, curcuma, draps et autres étoffes de laine, gingembre en futailles, gomme en futailles, riz en futailles, sellerie, sucres bruts non terrés en futailles, sucres bruts en caisses, tabacs en futailles, toileries et tissus de lin, chanvre et de coton (guinées exceptées).

Dix pour cent sur : Amandes en futailles, amidon, anis, cacao en sacs ou balles, café en vrac, en sacs ou balles, chanvre et lin brut ou filé, conserves alimentaires, crins et poils, cuirs et peaux, écorce de chêne, farine en sacs, fleur de soufre, gingembre en sacs, gomme en sacs ou en vrac, guano et engrais, grains et graines en barils ou en sacs, laines cachemire, noix de galle, papier et librairie en caisses, pelleteries, poissons secs ou salés, poivre et piment en vrac, potasse, perlasse et védasse, riz en sacs ou balles, sucres en sacs ou balles, sumac, tabacs en sacs ou balles, teintures, toiles bleues (dites guinées).

Quinze pour cent sur : Arachides, bois de réglisse, cacao en vrac, cendres gravelées, chaux hydraulique, chlorure, cristaux de soude, grains et graines en vrac, légumes secs, lithographies et gravures, nitrates, paille et foin, papier, librairie en balles, soude, suc de réglisse, sucre en pain et en boucauts, sulfates, tourteaux.

Pour toutes les autres marchandises non désignées ci-dessus, il demeure convenu que les retenues seront exercées comme sur celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport ou d'analogie. Dans le cas où il ne pourra être établi d'analogie, la franchise sera de 10 pour 100.

Art. 15. — Sont francs d'avaries particulières les fruits verts et secs, les légumes verts, les fromages, les laines en suint, le sel, le tassajo en vrac, les plumes, les liquides en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles, et les marchandises sujettes à la rouille ou à l'oxydation ; cependant, en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries particulières sur ces objets sont payées sous déduction de 15 pour 100 de la valeur assurée.

Hors le cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assurance n'a lieu que franc de coulage, sur les liquides et autres marchandises sujettes au coulage ; s'il y a naufrage ou échouement avec bris, les assureurs paieront seulement le coulage extraordinaire, sous la déduction du coulage ordinaire qui demeure fixé à 5 pour 100 pour les voyages de grand et petit cabotage, à 10 pour 100 pour les voyages de long cours, et à 15 pour 100 pour les voyages au delà de caps Horn et de Bonne-Espérance.

Art. 16. — En cas d'avaries particulières sur corps, les

assureurs ne rembourseront que l'excédant de 3 pour 100.

Art. 17. — Il ne sera remboursé pour avaries grosses ou communes que l'excédant de 3 pour 100 sur l'estimation donnée par la police à l'objet assuré.

Dans les cas qui donneront à la fois lieu à un règlement d'avaries grosses et d'avaries particulières, la franchise sur les avaries grosses sera réduite à 1 pour 100.

Art. 18. — Les avaries grosses et les avaries simples seront toujours réglées séparément, et dans les voyages qui comporteront une ou plusieurs escales avec mutation des objets composant le chargement, les règlements d'avaries quelconques seront en outre faits distinctement, même à l'égard du navire, pour chaque partie du voyage entier, ainsi divisé d'un lieu à un autre.

Art. 19. — En aucun cas, sauf ceux prévus par les articles 375 et 394 du Code de commerce, dont les délais sont réduits conformément à l'article 21 de la présente police, le délaissement des facultés ne peut être fait si, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle n'absorbe pas les trois quarts de la valeur.

En outre des cas prévus par l'article 21 ci-dessous, le délaissement du navire pourra être fait, conformément aux dispositions de l'article 369 du Code de commerce; toutefois, le cas d'échouement avec bris ne donnera droit à abandon qu'autant que la perte ou détérioration s'élèvera aux trois quarts de la valeur assurée.

Art. 20. — Soit que l'assuré ait fait le délaissement ou non, et sans préjudicier à ses droits, il demeure tenu de

veiller à la salvation et conservation des objets assurés, et il est autorisé à les faire bénéficier; recharger sur un ou plusieurs autres bâtiments, de les vendre si besoin est, et, dans ce cas, de distribuer les fonds qui en proviendront, lui donnant tout pouvoir à cet égard, à moins que, par un acte formel, les soussignés ne lui fassent connaître leurs intentions contraires.

Art. 21. — Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait après une année pour les voyages au delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, après neuf mois pour tous les voyages en deçà de ces caps, et après six mois pour les voyages de petit cabotage; le tout à compter du jour auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues. Tout ces délais seront doublés pour les voyages à la pêche de la baleine, et dans le cas de survenance de guerre pendant le voyage assuré.

Art. 22. — Le montant de l'assurance sera payé en entier, s'il y a délaissement accepté ou jugé valable.

Art. 23. — Les paiements dus par les assureurs seront faits, pour les avaries, à un mois, et pour les pertes avec délaissement, trois mois après la demande fondée sur la justification des pertes ou dommages.

Art. 24. — Quel que soit le nombre de voyages couverts par la police, la somme souscrite par chaque assureur est la limite de ses engagements; il ne peut jamais être tenu de payer au-delà, l'assuré ne pouvant, en aucun cas, cumuler l'action d'avarie et de délaissement.

Art. 25. — En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieure-

ment au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, quand même le risque aurait été souscrit en prime liée.

Art. 26. — Il n'est admis, dans les règlements d'avaries particulières sur corps, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer, et tous les remplacements à la charge des assureurs supportent une réduction d'un tiers sur leur coût justifié au lieu des réparations. Cette réduction s'applique également à toutes les réparations, fournitures et main d'œuvre; cependant, elle n'est jamais faite sur les ancres, et n'est que de 15 pour 100 sur les chaînes-câbles en fer.

Pendant les réparations du navire, les gages de l'équipage sont à la charge des assureurs; la nourriture sera remboursée à raison de 2 fr. 50 c. par jour et par tête, pour le capitaine et ses officiers, et de 1 fr. 25 c. pour le reste de l'équipage.

La nourriture des passagers n'est point admise en avaries, non plus que celle des animaux de la cargaison.

Dans les risques de pêche, les assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche et le mouillage. De même pendant les divers mouillages de l'île de la Réunion, la perte en avaries particulières (quant aux assurances sur corps) des ancres, chaînes, câbles et dépendances, n'est pas à la charge des assureurs.

Art. 27. — Les primes des emprunts à la grosse, contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination compris dans l'assu-

rance. Tous emprunts faits audit lieu et pour voyages subséquents leur demeurent étrangers.

Art. 28. — Une augmentation de 1/2 pour 100 sera payée sur corps et facultés pour chaque quinzaine de séjour sur les rades de Saint-Pierre (Martinique), du 15 juillet au 15 octobre; de la Réunion, du 1er janvier au 15 avril.

Les quinzaines courront pendant le voyage de la Réunion à Maurice et retour à la Réunion, ainsi que pendant les déradages et les voyages d'un point de la Réunion à un autre point de la même île. Tous les mois ne seront comptés que pour deux quinzaines.

Art. 29. — Tous avis, communication et détails de chargement qui ne changeront rien à la nature du contrat souscrit, seront visés par l'apériteur seul et pour tous.

Art. 30. — Les assureurs soussignés et l'assuré, chacun en ce qui le concerne, renoncent à toutes lois, ordonnances et règlements maritimes contraires aux stipulations du présent contrat (1).

Art. 31. — Le coût du timbre des polices et avenants reste à la charge des assurés.

Le présent contrat a été déposé au greffe du tribunal de commerce, le 23 octobre 1850.

---

(1) Nous croyons cependant que cette clause serait réputée non écrite si elle avait pour effet de soustraire l'une ou l'autre partie contractante à des règlements d'ordre public.



PLACE DE ROUEN.

Nous, soussignés, reconnaissons avoir pris à nos périls et risques, de vous, M. . . . .
et ce acceptant les sommes que chacun de nous aura ci-dessous signées, aux clauses et conditions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Sont à nos risques : tous dommages et pertes provenant soit de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées et changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, baraterie de patron, jet ou feu, soit de tous arrêts ou captures, pillages ou molestations de pirates, et généralement de toutes autres fortunes de mer.

ART. 2. — Ne sont pas à notre charge : 1° les risques de guerre, capture, hostilités, représailles, arrêts de princes et molestations quelconques de la part de tous gouvernements reconnus par le gouvernement français ; 2° les déchets, diminutions, pertes ou altérations de toute nature qui arriveront par vice propre de la chose ; 3° les pertes et dommages résultant de contrebande et commerce clandestin ; 4° la baraterie du patron, seulement à l'égard des propriétaires de navires ou leurs ayant-droit, lorsqu'elle sera accompagnée de dol ou fraude, et que le capitaine

sera de leur choix; 5° enfin, les vivres et gages des équipages, vis-à-vis des assurés sur corps, pendant les réparations du navire, et tous frais quelconques de quarantaine.

Art. 3. — Nous vous garantissons les risques de quarantaine, moyennant une augmentation de prime qui sera déterminée suivant leur importance.

Art. 4. — Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à prendre charge, ou, à défaut de chargement, de celui où il a fait voile; ils continuent pendant tout le voyage assuré, et se terminent vingt-quatre heures après l'arrivée du navire au lieu de sa destination, et qu'il y est amarré ou ancré à bon sauvement.

Art. 5. — Les risques sur marchandises, denrées ou espèces, commencent au moment de leur embarquement, et finissent après leur mise à terre au lieu de destination. En cas d'assurance en prime liée, ils continuent sur les objets substitués aux premiers, jusqu'à concurrence de la somme assurée.

Les risques de transport immédiat de bord à terre et de terre à bord, soit par barques, bateaux, chaloupes, canots ou autres allèges, sont, dans tous les cas, à la charge de nous, assureurs.

Art. 6. — Nous, assureurs, ne paierons que l'excédant de 3 pour 100 pour les avaries sur corps de navire. Ne seront admis dans le compte de ces avaries que les objets qui remplaceront ceux brisés ou détériorés par fortune de mer pendant le cours du voyage assuré, et le coût justifié de ces objets, y compris la main-d'œuvre et fournitures accessoires, telles que brai, goudron, étoupes, etc., subira

un tiers de rabais, pour compenser la différence entre le neuf et le vieux (les ancres exceptées). Toutefois, pour les voyages de long cours, cette retenue aura lieu seulement sur les bois, voiles et cordages, et autres objets sujets à dépérissement. La retenue sur les chaînes de fer sera d'un sixième dans tous les cas.

Art. 7. — En cas d'avaries particulières sur les navires faisant les voyages de la pêche au grand banc, aux bancs de Miquelon, et à la côte de Terre-Neuve, au Dogger-Banc, sur les côtes d'Islande et autres lieux, nous, assureurs, sommes exempts de la perte des câbles, ancres et ustensiles de pêche résultant du mouillage auxdits lieux.

Il est en outre convenu, quant aux navires faisant les voyages de la pêche à Terre-Neuve, que la retenue sera de 3 pour 100 pour les avaries de la traversée d'aller et retour, de 5 pour 100 pour celles à la côte, et de 10 pour 100 pour celles qui pourront arriver pendant le mouillage sur le grand banc.

Art. 8. — Dans les cas d'avaries particulières sur marchandises, nous ne paierons que l'excédant de :

Trois pour cent sur les beurre, bœuf et lard salés, bois de teinture et autres, cacao et café en futailles, cannelle, charbon de terre, cire, clous de girofle, cochenille, cordages, coton, draperies, garance en futailles, indigo, laines lavées, métaux, piment en barils, savons, soufre et fleur de soufre, suif, thé, toileries et autres étoffes.

Cinq pour cent sur les alizari, aluns, cacao en sacs ou balles, café en sacs ou balles, gingembre en futailles, gomme en futailles, piment en sacs, poivre, quercitrons,

riz en fûts, rocou, sucre en futailles ou caisses, tabac en fûts, verdet.

Dix pour cent sur les amandes, amidon, anis, blé et autres grains, graines et grenailles, en sacs, café en grenier, chanvre et lin, colle de poisson, corinthes, crême de tartre, crins et poils de toutes espèces, cuirs secs et peaux, drogueries, farines en barils et en sacs, gingembre en sacs, gomme en sacs ou grenier, liége et bouchons, liquides et autres marchandises sujettes au coulage, livres, miel, papier, pelleteries, poissons secs et salés, poivre en grenier, potasse et perlasse, riz en sacs, sel de soude, soude, suc ou jus de bois de réglisse, sucre en sacs ou balles, sumac, tabac en balles, tourteaux de lin ou de colza.

Quinze pour cent sur les alcalis, cacao en grenier, fromages, fruits verts et secs, grains et graines en vrac, laines en suint, légumes secs, marchandises sujettes à la rouille, plumes, salpêtres, sel.

La quotité d'exemptions sur les marchandises non désignées ci-dessus est de 5 pour 100. Le coulage ordinaire sur les liquides n'est point à notre charge, et est fixé à 2 pour 100.

Art. 9. — Les avaries ne provenant que de frais seront remboursées, sous la retenue de 1 pour 100, lesquelles avaries, avec celles particulières, le cas échéant, seront cumulées, et la retenue sera prise sur ces dernières seulement.

Art. 10. — Dans le cas d'avaries grosses ou communes, nous ne vous paierons que l'excédant de 1 pour 100 sur marchandises. Sur corps de navires, la retenue sera de

1 p. 100 pour les voyages de long cours, et de 3 p. 100 pour les voyages de grand et de petit cabotage.

Art. 11. — Sont francs d'avaries particulières, hors les cas d'abordage ou d'échouement, les glaces, les verreries, les liquides en bouteilles, les porcelaines et autres marchandises fragiles et sujettes à la casse. Nous, assureurs, en répondrons dans les deux cas ci-dessus seulement, et la retenue sera de 15 pour 100.

Art. 12. — Les avaries grosses ou communes et les avaries particulières ne pourront jamais être cumulées, non plus que celles d'aller et de retour; elles seront réglées séparément, et les retenues seront faites sur chaque espèce d'avaries.

Art. 13. — Les franchises stipulées aux articles 6, 7, 8, 9, 10 et 11 seront toujours prélevées sur le montant des sommes assurées.

Art. 14. — Toutes avaries grosses ou provenant de frais, soit sur corps, soit sur marchandises, pour les navires allant à l'étranger, seront remboursées, sous déduction de la franchise, d'après le règlement qui aura été fait au port de déchargement, sans avoir égard aux lois et usages de France.

Art. 15. — Dans le cas où le navire, pendant le cours de son voyage, serait forcé de relâcher dans un port quelconque pour s'y réparer, ou pour quelque cause que ce puisse être, les frais et dépenses que sa relâche occasionnera ne pourront être réglés qu'à la fin du voyage, parce que, si le navire était pris ou perdu avant d'être arrivé au port de sa destination, les avaries souffertes par le navire ou autres

objets assurés pendant le cours du voyage, ne seront plus à la charge des assureurs, qui ne pourront jamais rien payer au-delà des sommes assurées.

Art. 16.—Si l'assurance est faite au mois ou à l'année, nous entendons être exempts des risques des mers du Nord (au-delà de Dunkerque) et de ceux de la mer Noire, depuis le 1er octobre jusqu'au 1er avril.

Art. 17.—Dans le cas d'assurances en prime liée sur navires destinés pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé aux capitaines, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, huit mois de séjour, à compter du jour où ils auront abordé au premier port de la colonie dans laquelle ils auront commencé leurs opérations; et six mois seulement pour les autres voyages. Après ce temps, chaque mois de séjour donnera lieu à une augmentation de prime de 1/2 pour 100 jusqu'au deuxième mois de séjour; passé ce délai, les assureurs seront déchargés de tous risques. Dans ce cas, nous tiendrons compte à l'assuré du tiers de la prime liée convenue dans la police (tant sur corps que sur facultés), et l'assuré nous tiendra compte de son côté des augmentations acquises, comme il vient d'être dit, en raison de la prolongation de séjour.

Art. 18.—Le droit de ristourne ou résiliation, pour les assurances en prime simple, est fixé à 1/4 pour 100, toutes les fois qu'il n'y aura eu aucun aliment donné à la police souscrite.

Art. 19.—Le délaissement ne pourra être fait, savoir :

Pour le corps du navire, que dans les cas de naufrage,

d'échouement avec bris qui le rendrait innavigable, ou d'innavigabilité par toute autre fortune de mer ;

Pour le chargement, qu'autant qu'il y aura perte ou détérioration des 3/4 de la valeur des objets assurés, en nature ou en produit, quand même il y aurait naufrage, échouement avec bris, innavigabilité, et même vente publique, à la requête du capitaine, de la Marine ou d'un agent consulaire, en cours de voyage ou à destination.

A défaut de nouvelles du navire, nous, assureurs, ne pourrons refuser l'abandon et par suite le remboursement, après dix-huit mois, pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; après un an, pour les autres voyages de long cours et de grand cabotage, et après six mois, pour le petit cabotage, à compter du jour du départ, ou du jour auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues.

- ART. 20. —En cas d'assurance sur vins, eau-de-vie ou 3/6, l'abandon pourra être fait dans tous les cas prévus par l'article 369 du Code de commerce, ceux de guerre exceptés, lors même que tout ou partie des marchandises assurées serait sauvé sans avaries ; il est dérogé à cet effet aux dispositions de l'article 19 ci-dessus, et à tous articles du Code de commerce, à ce contraires.

ART. 21.—En cas de perte du navire, l'armateur restera passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre aura lieu, quand même le risque aurait été souscrit en prime liée.

ART. 22.—Toutes pertes à la charge de nous, assureurs, seront payées trois mois après la justification du sinistre,

au porteur de la présente police, sans exiger de procuration, s'il est aussi porteur des pièces justificatives.

Les avaries seront payées immédiatement après le règlement.

Art. 23. — Nous vous dispensons de nous faire signifier les événements lorsqu'ils seront insérés dans un des journaux de cette ville, ou dans le *Journal du Havre*.

Art. 24. — Faculté est accordée à tous les navires de faire toutes échelles volontaires, soit en montant, descendant ou en rétrogradant, moyennant une augmentation de prime de 1/4 pour 100 pour chacune d'elles.

L'assuré, dès qu'il en a connaissance, est tenu de prévenir les assureurs de ces échelles.

Faculté est encore accordée aux navires montant et descendant la Seine, de toucher au Havre et à Honfleur, et, dans le premier cas, d'y transborder, comme aussi de relever d'un côté à l'autre du port de Rouen, pour décharger ou transborder, sans augmentation de prime.

Art. 25. — Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre; et que la manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

Art. 26. — Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent en outre à se conformer aux lois et règlements maritimes, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente.

Art. 27. — Toutes contestations pour l'exécution des conditions de la présente police seront jugées par deux arbitres, négociants ou anciens négociants de la place,

amiablement nommés, l'un par vous, sieur assuré, l'autre par nous dits assureurs, lesquels arbitres devront, avant de prendre connaissance de l'affaire, s'en adjoindre un tiers pour prononcer, au cas de partage.

Lesquels risques nous avons pris sur bonnes ou mauvaises nouvelles, renonçant réciproquement à la lieue et demie par heure, de vous. . . . .
. . . .

La présente police, dont les clauses et conditions ont été réciproquement consenties devant moi, courtier d'assurances près la Bourse de Rouen, soussigné, a été close et arrêtée à la somme de...... et transcrite sur mon livre timbré et coté conformément à la loi, carnet....... n°........ Rouen, jour et an susdits.

Nota. Nous ferons remarquer que l'article 19 de la police précitée est conçu en vue d'une certaine jurisprudence qui admet que le délaissement doit avoir lieu s'il y a eu naufrage, en un mot, perte légale, encore bien que celle-ci ne soit pas des trois quarts.

POLICES D'ASSURANCES FLOTTANTES

sur riz, céréales et farines à venir des États-Unis.

PLACE DU HAVRE.

Nous soussignés, reconnaissons avoir pris à nos périls et risques, de vous M. . . . . les sommes que chacun de nous aura souscrites aux clauses et conditions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Sont à nos risques toutes pertes et dommages provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, tous arrêts, ou capture de pirates, baraterie de patron, et généralement tous autres accidents et fortune de mer.

ART. 2. — Ne sont pas à notre charge : 1° les risques de guerre, capture, hostilités, représailles, arrêts de princes et molestations quelconques de la part de tous gouvernements reconnus ou non reconnus du gouvernement français; 2° les déchets, diminutions, pertes ou altérations de

toute nature qui arriveront par vice propre de la chose; 3° les captures, confiscations et événements quelconques provenant de contrebande ou de commerce clandestin, de la baraterie de patron, seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayant-droit, lorsqu'elle sera accompagnée de dol ou fraude et que le capitaine sera de leur choix.

Art. 3. — Les avaries particulières sur marchandises ne provenant que de frais et toutes avaries grosses seront remboursées, pour les voyages de long cours, sous la retenue de 1 pour 100, et de 2 pour 100 pour les voyages au petit et au grand cabotage sur les valeurs assurées.

Art. 4. — Dans le cas d'avaries particulières sur les navires, nous ne paierons que l'excédant de 3 pour 100 de la valeur assurée.

Art. 5. — Les avaries grosses et les avaries particulières seront toujours réglées séparément : et en ce qui concerne les corps de navires, les règlements d'avaries se feront séparément par chaque voyage d'aller ou de retour.

Art. 6. — Dans les règlements d'avaries grosses ou particulières sur corps, ne seront admis que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés, par fortune de mer, pendant la durée de nos risques, et tous les remplacements, fournitures et main d'œuvre à notre charge, supporteront un tiers de rabais sur le coût, justifié au lieu où auront été faites les réparations, pour compenser la différence du neuf à l'usé, cette réduction ne sera que de 1/5e pour les corps de navires dont la valeur agréée ressortirait à 350 fr. du tonneau, nouvelle jauge; dans tous les cas, elle ne sera que

de 15 pour 100 sur les ancres et chaînes-câbles en fer. Les vivres et gages des équipages vis-à-vis les assurés sur corps pendant les réparations du navire, et tous frais quelconques de quarantaine, ne sont pas à notre charge. En cas de règlement d'avaries grosses, si l'objet assuré est estimé au delà de la valeur fixée par la police, l'excédant sera considéré comme un découvert, et l'assuré supportera sa part proportionnelle de la contribution.

Les primes des emprunts à la grosse faits pour couvrir les frais de réparations et autres dépenses faites en cours de voyage, ne seront à notre charge que jusqu'au lieu, du reste, fixé par la police, et seront supportés par les assureurs et par les assurés dans la proportion incombant à chacun d'eux pour leur part dans les dépenses.

Art. 7. — Dans le cas d'avaries particulières sur les marchandises, nous ne paierons que l'excédant de :

Trois pour cent sur les alun, beurre, bois, café en fûts, cire, cordages goudronnés, cornes, cotons, épices en fûts, espèces, étoffes et tissus non désignés, farines en fûts, garances, goudron, indigo, laines lavées, métaux bruts, orfèvrerie et bijouterie fines, passementerie, savon, soieries, suif, verdet, vif-argent.

Cinq pour cent sur les alizari, cacao en fûts, café en sacs ou balles, charbon de terre, colle en fûts, cordages non goudronnés, coton filé, curcuma, épices en sacs, fanons, gomme en fûts ou caisses, grains et graines en fûts, légumes secs en fûts, orfèvrerie et bijouterie fausses, quercitron, quinquina, rocou, sellerie, sucre en fûts ou caisses, tabac en fûts.

Dix pour cent sur les amandes en fûts, arachides, biscuit en fûts, bleu d'azur, bouchons, cacao en sacs ou balles, café en vrac, cendre de varech ou de tabac, chanvre et lin, chapeaux de toutes espèces, chardons, colle de poisson, couperose, crins et poils, cuirs et peaux, drogueries non désignées, écorces de chêne, farine et fécules en sacs, fleur de soufre, gomme en sacs, grains et graines en sacs, guano, et autres engrais en fûts ou en sacs, laines cachemire, liquides en fûts, noix de galle, papiers, gravures, dessins, tableaux, librairie en caisses, pelleteries, poissons secs ou salés, potasse, perlasse et vedasse, riz, saindoux, salsepareille, sels de soude et soude, soufre brut, sucre en sacs ou balles, sumac, tabac en sacs ou balles, teintures non désignées, thé, toiles guinées.

Quinze pour cent sur les bimbeloterie, biscuit en vrac, cacao en vrac, conserves alimentaires, épices en vrac, gants de peau, gomme en vrac, grains, graines, riz, guano et autres engrais en vrac, houblon en balles, légumes secs, laines en suint, meubles, nitrates, noir animal, orseille, paille et foin, papiers, gravures, dessins, librairie en balles, paniers et osiers, soie de porc, tourteaux, tous objets d'habillement et de modes confectionnés ou en coupe, tresses et tissus de paille, viandes en sacs ou en vrac.

Les marchandises non comprises ci-dessus subiront les retenues convenues pour celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport quant à la susceptibilité d'avarie.

Art. 8. — Sont francs d'avaries corporelles et ne peuvent donner lieu à abandon, s'il n'y a échouement ou abordage, les animaux, allumettes chimiques, glaces, faïences,

porcelaines, liquides en bouteille, verreries et verroteries, sels, fruits verts et secs, légumes verts, fromages, parfumeries, plumes et duvets, vivres de bord, sucres en pains en vrac, plantes, rotins, poudre, instruments de musique, et toutes les marchandises fragiles ou sujettes à la rouille ou à l'oxydation; en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, nous paierons l'excédant de 15 pour 100 de la valeur assurée. La franchise de 10 pour 100 pour les liquides est indépendante du coulage ordinaire, fixé, dès à présent, à 2 pour 100 pour les voyages du petit cabotage, à 4 pour 100 pour le grand cabotage, à 10 pour 100 pour les voyages de long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance et à 15 pour 100 pour les voyages au-delà desdits caps.

Art. 9. — Les objets assurés sont divisés en séries, conformément au tarif en vigueur ce jour; chaque série forme un capital distinct et séparé.

Art. 10. — Le délaissement des facultés ne peut être fait que : 1° dans le cas prévu par l'article 394 du Code de commerce; 2° lorsque les quantités perdues ou vendues en cours de voyage, atteignent les trois quarts des objets assurés; 3° quand indépendamment de tous frais quelconques les trois quarts de la valeur en état sain sont absorbés par la perte ou la détérioration matérielle.

Pour les assurances sur corps, si, après un sinistre quelconque, les réparations peuvent être faites, l'assuré est tenu de régler en avaries, à moins que la valeur totale des travaux à faire ne s'élève, d'après les rapports et estimations des experts, à plus des trois quarts de la valeur agréée, *primes de grosse et autres frais non compris.*

Il est expressément dérogé à l'article 369 et à toute loi et jurisprudence contraires au plein et entier effet du présent article.

Art. 11. — Lorsque le navire aura éprouvé des avaries à la charge des assureurs et qu'il se trouvera dans un port où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, les assureurs autorisent le capitaine, en ce qui les concerne, à s'y borner aux réparations qu'il jugera indispensables et à aller les compléter, soit au port d'armement, soit au port le plus voisin où elles pourraient s'effectuer avec économie, lui donnant, à cet égard, les pouvoirs les plus étendus.

Art. 12. — Soit que vous nous ayez fait abandon ou non, vous demeurez tenus de veiller à la salvation et conservation des effets assurés, en les faisant bonifier ou vendre si besoin est, et, dans ce cas, de distribuer les fonds qui proviendront de la vente; vous donnant tout pouvoir à cet égard, à moins que nous ne vous fassions connaître, par acte formel, nos intentions contraires : promettant reconnaître tous les frais qui se feront à ces causes, et tenant pour suffisante votre affirmation pour les comptes qui seront produits.

Art. 13. — Les réparations et autres frais pendant le cours des risques assurés ne seront réglés qu'à la fin de ces risques, chacun de nous, assureurs, ne pouvant être tenu à rien payer au-delà des sommes par lui souscrites, et l'assuré ne pouvant en aucun cas cumuler l'action d'avarie et le délaissement.

Art. 14. — En cas d'assurances sur navires destinés

pour la pêche, nous sommes exempts d'avaries et pertes éprouvées pendant qu'ils pêcheront, sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, câbles ou chaînes et dépendances. De même, dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps) des ancres, chaînes ou câbles et dépendances, n'est pas à notre charge.

Art. 15. — En cas d'assurances sur navires non désignés, l'assuré s'oblige à faire connaître le nom du navire au plus tard dans huit mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance ; dans quatre mois pour les autres voyages de long cours et de grand cabotage, et dans deux mois pour ceux au petit cabotage, le tout à compter de la date de la présente, à défaut de quoi le risque sera résilié.

Art. 16. — Si l'assurance est faite au mois ou à l'année, nous entendons être exempts des risques des mers du Nord au-delà de Dunkerque et de la Tamise, et de ceux de la mer Noire, depuis le 1er octobre jusqu'au 1er avril.

Art. 17. — Dans le cas d'assurances en prime liée sur les navires destinés pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé aux capitaines, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, six mois de séjour à compter du jour où ils auront abordé au premier port de la colonie où ils auront commencé leurs opérations, et quatre mois seulement pour les autres voyages. Après ce temps, chaque mois de séjour donnera lieu à une augmentation de prime de 2/3 pour 100 jusqu'au neuvième mois de séjour, après lequel temps les assureurs sont déchargés

de tous risques. Dans ce cas, nous tiendrons compte à l'assuré du tiers de la prime liée convenue dans la police (tant sur corps que sur facultés), et l'assuré nous tiendra compte, de son côté, des augmentations acquises, comme il vient d'être dit, en raison de la prolongation de séjour.

Art. 18. — Le droit de ristourne ou de résiliation pour les assurances en prime simple est fixé à 1/4 pour 100 sur navires désignés et à 1/2 pour 100 sur ceux non désignés; il est accordé pour faire une demande en ristourne appuyée de pièces justificatives *deux mois* pour les chargements faits en France ou ceux y arrivant; *trois mois* pour ceux d'Europe, Méditerranée; *six mois* pour l'Atlantique, et *un an* pour les ports au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; après ces délais, le droit de ristourne sera doublé, ainsi que les primes des échelles non indiquées par les assurés qui en auraient eu connaissance.

Art. 19. — A défaut de nouvelles du navire, le délaissement pourra être fait après huit mois pour les voyages de petit et grand cabotage, après un an pour les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et après dix-huit mois pour ceux au-delà desdits caps, à compter du jour du départ ou de celui auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues, dérogeant à cet effet à l'article 375 du Code de commerce, mais l'assuré restant tenu de se conformer aux dispositions de l'article 373 du même Code, sur les délais à observer pour le délaissement.

Art. 20. — Si les navires vont faire quarantaine ailleurs que dans les lieux d'arrivée, il nous sera payé une augmentation de prime à dire d'experts. Nous fixons d'accord, dès

à présent, cette augmentation pour la quarantaine au Hoc, à 1 et 1/2 pour 100, et à 1 pour 100 pour celle que les navires seront dans le cas d'aller faire dans un des ports de la Manche, sur la rade du Havre ou en pleine mer.

Art. 21. — Dans le cas d'estimation agréée, vous êtes dispensés, lors des réclamations, de représenter d'autres pièces justificatives de la valeur que la police.

Art. 22. — Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer les marchandises ou, à défaut, du moment où il a fait voile, et cessent vingt jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces vingt jours.

Art. 23. — Les risques sur facultés commencent au moment de leur embarquement et finissent après leur mise à terre au lieu de destination. En cas d'assurance en prime liée, ils continuent sur les objets substitués aux premiers, jusqu'à concurrence de la somme assurée. Les risques de transport par barques, bateaux, chaloupes, canots ou autres allèges, pour le transport immédiat de bord à terre et de terre à bord, sont, dans tous les cas, à la charge de nous, assureurs.

Art. 24. — En cas de perte du navire, l'armateur restera passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre aura lieu, quand même le risque aurait été souscrit en prime liée.

Art. 25. — Toute escale est réputée voyage lorsqu'elle

aura été faite pour laisser ou prendre la totalité ou majeure partie du chargement.

Art. 26. — Le capitaine peut être non reçu et remplacé. La manière dont son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

Art. 27. — Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et règlements maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police qui est, en tout ce qui tient aux clauses imprimées, conforme à l'original déposé au greffe du tribunal de commerce, le 30 septembre 1850.

Art. 28. — Les primes sont payables aux termes en usage sur la place du Havre. En cas de non-paiement, tous les frais, même ceux d'amende, seront à la charge de la partie en défaut.

Les sommes que nous pourrons devoir à raison de la présente assurance, seront remboursées valeur à trois mois du jour de la demande appuyée des pièces justificatives : ce délai partira, pour tous les assureurs, du jour où les pièces auront été remises chez le plus fort des assureurs qui aura souscrit la police.

La prime du risque qui donnera lieu à une perte sera toujours considérée comme échue et donnée en paiement au porteur de la police, ainsi que toutes les primes que devra l'assuré et dont l'échéance ne dépassera pas celle de la perte.

Le débiteur aura la faculté de se libérer par anticipation ; l'intérêt sera réciproquement bonifié à raison de 1/2 pour 100 par mois.

Les ristournes et augmentations de prime reconnues après l'échéance des primes seront exigibles comptant.

ART. 29. — Tous avis, communications et détail de chargements qui ne changeraient rien à la nature du contrat, seront visés par le plus fort souscripteur, seul et pour tous.

L'assuré est dispensé de nous signifier les nouvelles qu'il aurait reçues même directement, si elles sont insérées *textuellement* dans les journaux du Havre.

Lesquels risques nous avons pris sur bonnes ou mauvaises nouvelles, conformément à l'article 367 du Code de commerce, de vous, M......, agissant pour votre compte, ou celui d'amis, aux primes ci-dessous stipulées, *payables à six mois* du jour de chaque application, jusqu'à concurrence de la somme de...... par chaque navire partant des ports ci-après indiqués, et venant au Havre, sur *riz* $^{et}_{ou}$ *céréales* $^{et}_{ou}$ *farines*.

Savoir :

1° De la Nouvelle-Orléans ou Mobile, à la prime de 2 1/4 pour 100;

2° D'Alpelachicola ou autres ports des États-Unis sur le Golfe (Texas excepté), à la prime de 2 1/2 pour 100;

3° De Richmond, Baltimore ou Norforlk, à la prime de 1 7/8es pour 100;

4° De New-York, Savannah ou Charleston, à la prime de 13/4 pour 100;

5° Ce qui sera chargé à Savannah ou Charleston pour New-York à destination du Havre donnera lieu à une augmentation de 1 pour 100;

6° Pour les aliments en *riz* et *farines* les primes ci-dessus seront réduites :

Sur les riz, de 1/4 pour 100;

Sur les farines, de 1/2 pour 100.

7° Sur les chargements de toutes provenances par navires non cotés ou classés au-dessous de 5/6es dans *le Veritas* de 1856/7, la prime sera augmentée de 1/2 pour 100.

8° Quand il se trouvera, sur le navire porteur de l'aliment, des *riz* et/ou *céréales* et/ou *farines formant un nombre de* tonneaux *supérieur à celui de la totalité de la jauge* nationale du navire, les *primes seront* :

Sur ceux qui viendront d'un des ports du golfe, de 6 pour 100;

Sur ceux qui viendront d'un des ports de l'Océan, de 4 1/2 pour 100.

Le tonneau sera :

Pour les blés, de 38 bushels américains;

Pour les farines, de 11 barils;

Pour les riz, de 2,240 livres, poids du connaissement.

9° Feront aliment à la présente tous chargements qui seront appliqués ou avisés depuis le...... jusqu'au...... inclusivement.

Après cette date, il ne pourra être appliqué que les aliments qui nous auront été antérieurement avisés.

Il demeure bien entendu que l'effet de la présente police ne pourra être cumulé avec celui de la police antérieure à laquelle elle fait suite et que, dans aucun cas, nous ne pourrons avoir à nos risques, sur un seul navire, au-delà de la

somme la plus forte, par nous souscrite sur l'un des deux contrats.

Toute information de chargement, effectué ou projeté à votre adresse, qu'il fasse ou non aliment à la présente police, devra, dans les *quarante-huit heures* de la réception de l'avis, être communiquée *aux assureurs*, par une note qu'ils parapheront. A la réception des factures ou connaissements, les valeurs définitives devront être données dans le même délai.

10° Le taux de la *prime sera doublé* sur tout aliment dont l'avis de chargement n'aurait pas été déclaré aux assureurs *dans les trois jours* qui suivront la réception de cet avis.

11° Les seules marchandises applicables à la présente police sont celles pour votre compte, et celles pour compte d'amis, pourvu que ces derniers vous aient donné l'ordre d'assurer *avant la connaissance de tout sinistre*, ce que vous, sieur assuré, serez tenu de justifier par votre correspondance ou par tous autres moyens en votre pouvoir.

12° La valeur des chargements s'établira par la présentation des factures calculées, frais compris, au change réciproquement agréé de...... le dollar.

13° Les avaries sur les céréales et les farines seront réglées séparément sur chaque espèce de marchandise et sur chaque marque, et pour les riz, conformément au tarif en usage sur la place.

La franchise sur les céréales est fixée à vingt pour cent, *par dérogation aux paragraphes de l'article* 7.

14° En l'absence de toute mauvaise nouvelle, tant que le navire à voiles n'aura pas plus de vingt jours de mer, ou

le navire à vapeur plus de dix jours, la valeur du dollar pourra être augmentée ; elle pourra être diminuée tant que l'heureux accomplissement total ou partiel du voyage ne sera pas connu.

15° Conformément à l'article 1er, la présente police couvre le risque de piraterie ; toutefois, nous, assureurs, nous réservons la faculté de le faire cesser, à la charge par nous de vous en prévenir trois mois d'avance; dans ce cas, il ne sera couvert que sur les navires qui seront partis avant l'expiration dudit délai. — Il est entendu, que si nous, assureurs, usions de cette faculté, vous, sieurs assurés, auriez le droit d'annuler l'effet de la présente police, à dater de l'époque à laquelle les risques de piraterie cesseraient d'être couverts.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE PREMIER VOLUME.

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES CONTENUES DANS LE PREMIER VOLUME.

Ex. Lib.

Paris. — Imprimerie SCHILLER aîné, 11, Faubourg-Montmartre.

